Annales des ponts et chaussées

Ecole nationale des ponts et chaussées ...

UNIVERSITY LIBRARY.
OCT 8 1898
UNIVERSITY OF MICH.

Digitized by Google

Digitized by Google

ANNALES

DES

PONTS ET CHAUSSÉES

2e PARTIE

LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS, ETC.

7e SÉRIE

TOME VII

1897

39

Digitized by Google

TOURS

IMPRIMERIE DESLIS FRÈRES

6, Rue Gambetta, 6

Digitized by Google

ANNALES

DES

PONTS ET CHAUSSÉES

2e PARTIE

LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS ET AUTRES ACTES

CONCERNANT

L'ADMINISTRATION ET LE PERSONNEL DES PONTS ET CHAUSSÉES

ET

DOCUMENTS ADMINISTRATIFS

CONCERNANT LES PAYS ÉTRANGERS.

7e SÉRIE

TOME VII

1897

PARIS

P. VICQ-DUNOD ET Cie, ÉDITEURS

LIBRAIRES DES CORPS NATIONAUX DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES

49, Quai des Grands-Augustins, 49

Digitized by Google

(RECAP)
TA2
.A62
1897

UNIVERSITY
LIBRARY
PRINCETON, N.J.

Digitized by Google

ANNALES

DES

PONTS ET CHAUSSÉES

LOIS
DÉCRETS, ARRÊTÉS ET AUTRES ACTES

CONCERNANT

L'ADMINISTRATION ET LE PERSONNEL DES PONTS ET CHAUSSÉES

ET

DOCUMENTS ADMINISTRATIFS

CONCERNANT LES PAYS ÉTRANGERS.

LOIS

(N° 1)

(14 décembre 1896)

Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, sur le territoire de la ville de Lyon, d'un chemin de fer d'intérêt local de la place Saint-Paul à Fourvière et à Loyasse.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté ;

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, sur le territoire de la ville de Lyon, d'un chemin de fer d'intérêt local de la place Saint-Paul à Fourvière et à Loyasse.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera consi-

111453

Digitized by Google

dérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution de ladite ligne ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la promulgation de la présente loi.

La ville de Lyon est autorisée à pourvoir à l'exécution de la ligne dont il s'agit comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions de la convention passée, le 19 mai 1896, entre le maire de Lyon, agissant au nom de la ville, d'une part, et M. Cornillon, ingénieur civil, d'autre part, ainsi que du cahier des charges joint à cette convention.

Des copies certifiées conformes de ces convention et cahier des charges resteront annexées à la présente loi.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

CONVENTION.

Entre M. le Dr Antoine Gailleton, grand-officier de la Légion d'honneur, maire de Lyon, agissant au nom de la ville, en vertu :

1° De la loi du 11 juin 1880;

2° Des délibérations du conseil municipal de Lyon en date des 26 mars et 27 décembre 1895,

D'une part;

Et M. Cornillon, ingénieur civil, demeurant à Lyon, rue Molière, 55,

D'autre part;

Il a été convenu et expliqué ce qui suit :

Art. 1er. — La ville de Lyon concède à M. Cornillon, qui l'accepte, la construction et l'exploitation d'un chemin de fer d'intérêt local de Lyon-Saint-Paul à Fourvière et à Loyasse, aux clauses et conditions du cahier des charges dressé conformément au type annexé au décret du 6 août 1881, dont une expédition est jointe à la présente convention.

Art. 2. — Dans ce cahier des charges il est dérogé au type en ce qui concerne les articles 9, 34, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 48, 49, 50, 56, 57 et 61.

Art. 3. — M. Cornillon s'engage à construire et à exploiter à ses frais, risques et périls et sans aucune subvention ni garantie d'intérêts, le chemin de fer faisant l'objet des présentes conventions, en se conformant aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé et à toutes les prescriptions édictées par la loi du 11 juin 1880, dont il déclare, en outre, avoir une parfaite connaissance.

Art. 4. — Dans un délai de six mois après la déclaration d'utilité publique, M. Cornillon sera tenu de constituer une société anonyme pour la construction et l'exploitation de la ligne.

Digitized by Google

Ladite société devra être agréée par le conseil municipal de Lyon; elle sera substituée au concessionnaire et deviendra solidairement responsable avec lui, vis-à-vis de la ville de Lyon, de tous les engagements qu'il aura contractés vis-à-vis de cette dernière. Cette substitution devra toutefois être approuvée par un décret délibéré en conseil d'État, suivant les dispositions de l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 5. — Le concessionnaire s'engage à n'employer que du personnel français et du matériel fixe et roulant de provenance française.

Art. 6. — Le concessionnaire s'engage à acquitter les frais de timbre, d'enregistrement et d'expédition, ainsi que les autres frais auxquels pourraient donner lieu la présente convention et le cahier des charges qui y est annexé.

Fait à Lyon, le 19 mai 1896.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I.

TRACÉ ET CONSTRUCTION

Art. 1er. — Le chemin de fer d'intérêt local qui fait l'objet du présent cahier des charges partira de Lyon, gare Saint-Paul, à l'angle de la rue de la Juiverie et de la montée des Carmes-Déchaussés. Il aboutira près du cimetière de Loyasse et passera près de la basilique de Fourvière.

Il se composera de deux sections, l'une de Lyon-Saint-Paul à Fourvière, sur laquelle on emploiera la traction funiculaire, et l'autre de Fourvière à Loyasse, sur laquelle on emploiera la traction électrique.

Art. 2. — Les travaux devront être commencés dans un délai de six mois à partir de la loi déclarative d'utilité publique. Ils seront poursuivis de telle façon que la ligne tout entière soit livrée à l'exploitation dans un délai de deux ans à dater de cette loi.

. . . . . .

Art. 9. — Il y aura une gare à Lyon-Saint-Paul, une gare à Fourvière et une à Loyasse. La gare de Lyon-Saint-Paul sera en façade sur la rue de la Juiverie et sur la montée des Carmes-Déchaussés Cette dernière montée sera élargie en prolongeant l'alignement actuel de la place Saint-Paul.

Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par le préfet, le concessionnaire entendu; si la sécurité publique l'exige, le préfet pourra, pendant le cours de l'exploitation, prescrire l'établissement de nouvelles gares d'évitement ainsi, que

Digitized by Google

l'augmentation des voies dans les stations et aux abords des stations.

Le concessionnaire sera tenu, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre au préfet les projets de détail de chaque gare, station ou halte, lesquels se composeront :

1° D'un plan à l'échelle de 1/500e indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords ;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de 1 centimètre par mètre ;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

Le reste comme au type (*).

(N° 2)

(16 décembre 1896)

Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer de Guéret à la Châtre.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté ;

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer de Guéret à la Châtre, par Genouillat et Aigurande.

En conséquence, la concession de ce chemin de fer, faite à titre éventuel à la compagnie des chemins de fer de Paris à Orléans, par la loi du 20 mars 1893, est déclarée définitive dans les conditions de la convention du 17 juin 1892, approuvée par ladite loi.

Art. 2. — Viendront en déduction des dépenses à la charge de l'État, pour l'établissement dudit chemin de fer, les subventions qui ont été ou qui seront offertes par les départements, les communes ou les propriétaires intéressés.

Art. 3. — Il est pris acte de l'offre faite par le conseil général de la Creuse, dans sa délibération du 22 août 1895, et par le conseil général de l'Indre, dans sa délibération du 23 août 1895, de

---

(*) Voir le type, *Ann.* 1882, p. 264, et *Journal officiel* du 17 décembre 1896.

Digitized by Google

contribuer à la dépense d'acquisition des terrains nécessaires à l'établissement du chemin de fer jusqu'à concurrence d'une somme de quatre mille francs (4.000 francs) par kilomètre de ligne situé sur le territoire de ces départements.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

(N° 3)

[16 décembre 1896]

Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Mayenne, d'un réseau de chemins de fer d'intérêt local à voie étroite.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Mayenne, des chemins de fer d'intérêt local, à voie de 1 mètre de largeur entre les bords intérieurs des rails, ci-après désignés :

Laval à Saint-Jean-sur-Erve ;

Laval à Landivy ;

Landivy à Mayenne.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution desdits chemins de fer ne sont pas accomplies dans un délai de quatre ans à dater de la promulgation de la présente loi.

Art. 3. — Le département de la Mayenne est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation des lignes ci-dessus désignées, comme chemins de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions de la convention passée, le 12 février 1896, entre le préfet du département, d'une part, et MM. Beldant (Paul), Beldant (Edmond) et Baërt (François), d'autre part, ainsi que du bordereau des prix et du cahier des charges annexés à ladite convention.

Digitized by Google

Des copies certifiées conformes de ces conventions, bordereau des prix et cahier des charges, resteront annexées à la présente loi.

Art. 4. — Pour l'application des dispositions des articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880, le maximum du capital de premier établissement des chemins de fer mentionnés à l'article 1er est fixé à la somme de six millions six cent soixante mille francs (6.660.000 francs), soit quarante-cinq mille francs (45.000 francs) par kilomètre.

Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor est fixé à cent dix-neuf mille quatre cent trente-six francs (119.436 francs).

Dans tous les cas où, conformément à l'article 9 de la convention mentionnée à l'article 3 ci-dessus, le département participerait aux recettes de l'exploitation, l'État viendra, au prorata de sa subvention, en partage des bénéfices réalisés par le département, comme il est dit à l'article 14 de ladite convention.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

CONVENTION.

Entre les soussignés :

M. Dupuy, chevalier de la Légion d'honneur, préfet du département de la Mayenne, agissant au nom et pour le compte du département de la Mayenne, en vertu :

1° De la loi du 10 août 1871 ;

2° De la loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local et les tramways ;

3° Du décret réglementaire du 20 mars 1882 ;

4° De la délibération du conseil général de la Mayenne, en date du 23 mars 1895,

D'une part ;

Et MM. Beldant (Paul), Beldant (Edmond) et Baërt (François), entrepreneurs de travaux publics au Mans (Sarthe), faisant tous élection de domicile à Laval et agissant conjointement et solidairement,

D'autre part :

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet de la Mayenne concède à MM. Beldant (Paul), Beldant (Edmond) et Baërt (François), qui acceptent, les chemins de fer d'intérêt local, à voie de 1 mètre, énumérés ci-après :

1° Ligne de Laval à Saint-Jean-sur-Erve, 33 kilomètres, entre l'axe de

l'abri de la halte de Laval (Ville) et l'axe du bâtiment des voyageurs de la station de Saint-Jean-sur-Erve ;

2° Ligne de Laval à Landivy, 67^{km},500 entre l'axe de l'abri de la halte de Laval (Ville) et l'axe du bâtiment des voyageurs de la station de Landivy ;

3° Ligne de Landivy à Mayenne, 47^{km},500, entre l'axe des bâtiments des voyageurs de la station de Landivy et l'axe de la halle aux marchandises de la gare de la compagnie de l'Ouest.

La longueur de l'ensemble de ce réseau est fixée à 148 kilomètres ; ce maximum ne devra pas être dépassé.

Art. 2. — Les sieurs Beldant (Paul), Beldant (Edmond) et Baërt (François) seront chargés des études d'infrastructure et des acquisitions de terrains, ainsi que du remboursement à faire à la compagnie de l'Ouest pour dépenses nécessitées par le raccordement avec les voies de cette compagnie dans les gares de Laval, Ernée et Mayenne, et à la traversée des lignes de Château-Gontier, de Caen à Laval et de Mayenne à Fougère ; ils exécuteront tous les travaux d'infrastructure et de superstructure des trois lignes, y compris les ateliers de grosses réparations du matériel.

Ils fourniront, en outre, le matériel roulant et fixe, l'outillage et le mobilier nécessaires à leur exploitation.

Ils dresseront leurs projets d'après des types analogues à ceux qui sont admis dans le nouveau réseau de la Sarthe. Cependant le préfet nécessité. En ce qui concerne les travaux à exécuter dans les stations et la fourniture de l'outillage et du matériel roulant, les désaccords qui pourraient survenir entre les concessionnaires et le département seront soumis à l'arbitrage du ministre des travaux publics par dérogation de l'article 68 du cahier des charges. Les concessionnaires seront pourra y prescrire les améliorations dont l'expérience révèlerait la d'ailleurs soumis au cahier des clauses et conditions générales du 16 février 1892.

Si le département jugeait utile de mettre des clôtures en dehors des stations, il en supporterait les frais. Il en serait de même si l'État exigeait l'établissement d'une ligne téléphonique.

Art. 3. — Les dépenses faites par les concessionnaires en exécution de l'article précédent seront réglées d'après la série de prix annexée au présent traité.

En tout cas, et quoi qu'il arrive, le montant total des dépenses admises en compte ne pourra pas dépasser le maximum de 6.600.000 francs ; les dépenses au-delà de ce maximum seront à la charge exclusive des concessionnaires.

Dans le cas où ce chiffre maximum de 6.660.000 francs ne serait pas atteint, les dépenses réelles seraient augmentées, à titre de prime d'économie, de la moitié de l'écart entre le maximum et le montant de ces dépenses réelles.

Art. 4. — Sur les dépenses faites et justifiées par les concession-

Digitized by Google

naires, calculées conformément aux stipulations de l'article 3, il leur sera payé chaque mois des acomptes au fur et à mesure des approvisionnements à pied d'œuvre et de l'avancement des travaux et jusqu à concurrence des trois quarts de ces dépenses constatées par des états de situation approuvés par l'administration, sans que le total de ces acomptes puissent dépasser les trois quarts du maximum fixé par l'article 3.

Art. 5. — Lorsque le réseau sera achevé et aura été l'objet d'une réception définitive faite par les ingénieurs et approuvée par le préfet, le département payera au concessionnaire la somme nécessaire pour parfaire avec les acomptes déjà payés les trois quarts des dépenses admises en compte aux termes de l'article 3 ci-dessus et majorées par suite de primes d'économie, s'il y a lieu.

Art. 6. — Le quatrième quart des dépenses admises en compte en exécution de l'article 3 sera fourni par les concessionnaires, à titre de participation dans les conditions ci-après. Cette participation sera décomposée en deux parties égales dont l'une sera dite : « Partie non remboursable », et l'autre : « Partie remboursable ».

La partie non remboursable ne sera pas productive d'intérêts ; elle sera acquise au département dans tous les cas, sauf l'exception prévue à l'article 36 du cahier des charges (Rachat de la concession).

En ce qui concerne la partie remboursable, le département en payera chaque année aux concessionnaires les intérêts à 4 0/0, plus l'amortissement pendant le temps restant à courir depuis l'époque moyenne où les retenues fixées à l'article 4 auront été effectuées, jusqu'à l'expiration de la concession de cinquante ans. Ces paiements se feront par semestre ; toutefois, les annuités échéant en cours de construction ne seront payées aux concessionnaires qu'au moment de la mise en exploitation totale du réseau.

Art. 7. — Avant la mise en exploitation, les concessionnaires seront tenus de constituer une société anonyme, dont le capital sera suffisant pour faire face à leur participation dans les dépenses d'établissement, ainsi que pour constituer le fonds de roulement nécessaire à l'exploitation du réseau. Cette société devra être agréée par le conseil général, et son fonctionnement, dans tous ses détails, sera soumis au contrôle du département. Elle sera substituée aux concessionnaires et deviendra solidairement responsable avec eux vis-à-vis du département, sans discussion ni division, de tous les engagements qu'ils auront contractés avec ce dernier.

Cette substitution devra toutefois être approuvée par un décret en conseil d'État, suivant les dispositions de l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Les concessionnaires déclarent renoncer à l'avance à toute réclamation pour frais de constitution de cette société et de son capital.

La société constituée en exécution de la présente convention ne pourra s'occuper d'autres lignes sans l'autorisation du département.

Art. 8. — Chaque année la société versera au département, en titres de rentes sur l'État ou obligations de l'une des six grandes compagnies de chemins de fer, déposée à la Banque de France, et dont les revenus seront touchés par la société, une somme de 200 francs par kilomètre exploité. Lesdites sommes serviront à former un fonds spécial destiné au renouvellement de la voie, qui cessera de s'accroître quand il atteindra le chiffre de 2.000 francs par kilomètre.

Les versements annuels de 200 francs seront effectués de nouveau dans la mesure nécessaire pour ramener le fonds de réserve à 2.000 francs, lorsqu'après avoir atteint ce chiffre il aura été absorbé ou entamé par les dépenses auxquelles il doit subvenir.

Les prélèvements sur le fonds de réserve créé en vertu du paragraphe précédent ne pourront être autorisés que par le conseil général ou la commission départementale sur la proposition du préfet, la société entendue, sauf recours devant le ministre des travaux publics, qui statuera définitivement.

Le fonds appartiendra à la société et lui restera de droit à l'expiration du bail, à moins qu'il n'ait été employé à mettre en état la ligne ou à en assurer l'exploitation par application du paragraphe 3 de l'article 35 et de l'article 39 du cahier des charges. En cas de déchéance de la société, le fonds sera acquis au département.

Art. 9. — L'exploitation se fera aux risques et périls de la société, quelles que soient les recettes.

La société prélèvera pour chaque exercice, sur les recettes brutes annuelles, le montant des sommes réellement dépensées et dûment justifiées pour l'exploitation des lignes. Ces dépenses comprendront, notamment, dans les gares de la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, les frais de gare et de transbordement, le traitement du directeur local de l'exploitation du réseau, le prélèvement prévu à l'article 8 ci-dessus pour former le fonds de renouvellement de la voie, enfin les frais généraux de l'exploitation.

Dans ces frais généraux, qui ne devront pas dépasser un maximum de 250 francs par kilomètre, sont compris notamment les frais de la société à constituer, ainsi que tous les loyers du siège social, appointements du directeur de la société et de tous les employés de l'administration centrale, aussi bien que les frais du matériel de cette administration, ceux du service des titres et les intérêts du fonds de roulement.

Les dépenses d'exploitation, telles qu'elles viennent d'être définies, ne pourront être portées en compte que jusqu'à concurrence d'un maximum fixé à 1.000 francs par kilomètre exploité, plus le tiers de la recette brute, impôts déduits, plus 12 millimes par tonne kilométrique de marchandises transportées (animaux non compris), plus 45 centimes par train kilométrique :

$$1{,}000 \times L + 1/3R + 0{,}012 \times MK + 0{,}45K.$$

Cette formule s'applique à trois trains de voyageurs fixes pour chaque ligne et dans chaque sens pour une recette kilométrique égale ou infé-

rieure à 3.500 francs (impôts déduits) ; de 3.500 à 5.000 francs (impôts déduits), quatre trains, et ainsi de suite à raison d'un train supplémentaire dans chaque sens par chaque augmentation de recette kilométrique annuelle de 1.500 francs (impôts déduits).

Il est d'ailleurs entendu que la société ne pourra mettre en circulation des trains supplémentaires qu'avec l'autorisation du préfet.

Pour le règlement des comptes et l'application de la formule d'exploitation, il sera fait masse des recettes du trafic et du mouvement des trois lignes. Lorsque les dépenses portées en compte n'atteindront pas le maximum ainsi calculé, la société prélèvera, à titre de prime d'économie, la moitié de la différence entre le maximum et le montant des dépenses réelles pour les recettes brutes moyennes inférieures à 3.500 francs (impôts déduits) par kilomètre, et les deux tiers de cette différence pour les recettes brutes moyennes égales ou supérieures à 3.500 francs (impôts déduits).

Lorsque la recette brute sera inférieure aux dépenses portées en compte dans les limites du maximum, augmentée, s'il y a lieu, de la prime d'économie, les insuffisances seront inscrites à un compte d'attente qui sera amorti sans intérêt par des prélèvements opérés sur les excédents des recettes des années suivantes, avec cette stipulation que ce compte deviendra nul de plein droit, à l'expiration de la concession, s'il n'est pas complètement amorti à cette époque.

Le surplus de la recette après déduction des diverses allocations mentionnées au présent article sera partagé dans la proportion des deux tiers pour les concessionnaires et un tiers pour le département.

Le préfet pourra, la société entendue, exiger l'établissement d'un nombre de trains supérieur aux nombres prévus plus haut ; en ce cas, il sera ajouté au maximum défini par la formule ci-dessus 25 centimes par train kilométrique pour les trains ainsi prescrits.

Il est d'ailleurs expressément entendu que les trains supplémentaires que la société mettrait en circulation d'elle-même ne donneront pas lieu à cette augmentation de 25 centimes par train kilométrique.

Les exercices seront comptés du 1er janvier au 31 décembre de chaque année.

Art. 10. — Pour l'application des dispositions qui précèdent, la longueur de chaque ligne sera déterminée conformément à l'article 41 du cahier des charges.

Art. 11. — La société devra avoir le matériel roulant nécessaire pour l'exploitation des lignes suivant le développement du trafic ; toutefois, le matériel qui devra faire retour au département en fin de concession est limité pour l'ensemble du réseau à 12 locomotives, à 12 fourgons, 45 voitures à voyageurs de 1re classe et de 2e classe ou mixtes, 80 wagons à marchandises ; ces quantités sont celles du matériel roulant qui devra être fourni sur le réseau, au début de l'exploitation, pour trois trains, et qui devra être porté au compte d'établissement.

Art. 12. — La société devra se charger de l'assurance contre l'incen-

die des bâtiments et du matériel. A défaut par elle de couvrir ce risque, le département le fera pour le compte et aux frais de la société. Les frais de cette assurance seront portés au compte annuel de l'exploitation.

La société restera néanmoins, tant avant la conclusion de l'assurance qu'après que celle-ci aura été conclue, soit par elle-même, soit en son lieu et place par le département, entièrement responsable des immeubles et du matériel mis à sa disposition et de toutes les conséquences éventuelles de leur incendie (recours aux voisins, etc.).

Art. 13. — Toutes les indemnités et tous les frais quelconques auxquels donnerait lieu, au profit de qui que ce soit, l'exploitation du réseau, seront exclusivement à la charge de la société. Elle sera civilement responsable de tous les accidents qui pourront survenir pendant la durée de la concession et garantira le département de toute réclamation de ce chef.

Elle ne sera pas admise à invoquer une mauvaise disposition résultant de l'établissement de la ligne pour se libérer de sa responsabilité.

Art. 14. — Le département touchera les subventions à verser par l'État en exécution de la loi du 11 juin 1880, et celles des communes et des particuliers.

De plus, aussitôt qu'il y aura partage des recettes nettes entre les concessionnaires et le département, et lors même que la période de remboursement ne serait pas ouverte dans les conditions fixées par l'article 15 de la loi du 11 juin 1880, le département demeurera chargé de rembourser l'État des avances qu'il aura faites jusqu'à concurrence du complet remboursement de ces avances, sans intérêts ; à cet effet, la partie de la recette nette revenant au département après partage avec les concessionnaires devra elle-même être partagée entre l'État et le département, proportionnellement aux avances faites par chacun d'eux.

Art. 15. — Le tracé prévu à l'avant-projet et étudié avec des rampes de 40 millimètres, au lieu de 35 millimètres, n'est donné qu'à titre de renseignement et d'indication générale. Il devra être modifié dans ses détails partout où l'administration le jugera nécessaire.

Les concessionnaires pourront prendre connaissance sans déplacement de tous les plans et nivellements qui ont été dressés aux frais du département.

Art. 16. — La présente concession est faite aux charges, clauses et conditions du bordereau des prix et du cahier des charges ci-annexés, à l'exécution desquels MM. Beldant (Paul), Beldant (Edmond) et Baërt (François) s'engagent d'une façon formelle.

Ce cahier des charges est conforme au cahier des charges type annexé au décret du 6 août 1881, sauf en ce qui concerne les articles 1, 2, 3, 6, 7, 8, 8*a*, 8*b*, 8*c*, 19, 26, 29, 31, 32, 35, 36, 38, 41, 57, 65, 66.

En cas d'infraction aux dispositions insérées aux articles 2 et 3 du cahier des charges, une amende de 50 francs par jour de retard et par chaque ligne sera due au département par les concessionnaires.

Art. 17. — La validité de la présente convention est subordonnée à la déclaration d'utilité publique et à l'obtention par le département, pendant la durée de son emprunt, des subventions accordées par l'État en exécution de la loi du 11 juin 1880.

Art. 18. — Les concessionnaires s'engagent à n'employer que du personnel français et du matériel fixe et roulant et de l'outillage de provenance française.

Art. 19. — Les frais de timbre et d'enregistrement du présent traité, du bordereau des prix et du cahier des charges y annexés, calculés suivant l'article 24 de la loi du 11 juin 1880, seront supportés par les concessionnaires.

Fait double à Laval, le 12 février 1896.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Les chemins de fer d'intérêt local qui font l'objet du présent cahier des charges auront les directions suivantes :

POINTS de départ	LOCALITÉS VOISINES DESSERVIES	POINTS d'arrivée
Laval.....	Argentré, Soulgré, Vaiges..... ...	Saint-Jean-sur-Erve.
Laval.....	Saint-Jean, Pont-de-Rochefort, Ernée, Pontmain.....	Landivy.
Landivy.....	Fougerolles, Lavaré, Gorron, Parigné.....	Mayenne.

Art. 2. — Les travaux devront être commencés dans un délai de un an pour la première ligne, quinze mois pour la seconde et dix-huit mois pour la troisième, à partir de la loi déclarative d'utilité publique. Ils seront poursuivis de telle façon que la ligne soit livrée à l'exploitation dans un délai de deux ans à partir des délais fixés ci-dessus pour le commencement des travaux.

Art. 3. — Aucun travail ne pourra être entrepris pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, sans que les projets en aient été approuvés, conformément à l'article 3 de la loi du 11 juin 1880, pour les projets d'ensemble, par le conseil général et, pour les projets de détail des ouvrages, par le préfet, sous réserve de l'approbation spéciale du ministre des travaux publics, dans le cas où les travaux affec-

Digitized by Google

teraient des cours d'eau ou des chemins dépendant de la grande voirie.

A cet effet, les projets d'ensemble, comprenant le tracé, les terrassements et l'emplacement des stations, seront remis au préfet dans les six mois au plus tard de la date de la loi déclarative d'utilité publ que pour la première ligne, neuf mois pour la deuxième, et un an pour la troisième.

Le préfet, après avoir pris l'avis de l'ingénieur en chef du département, soumettra ces projets au conseil général, qui statuera définitivement, sauf le droit, réservé au ministre des travaux publics par le paragraphe 2 de l'article 3 de la loi, d'appeler le conseil général à statuer à nouveau sur lesdits projets.

L'une des expéditions des projets ainsi approuvés sera remise aux concessionnaires avec la mention approbative du conseil général ; l'autre restera entre les mains du préfet.

Avant comme pendant l'exécution, les concessionnaires auront la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'ils jugeraient utiles ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'autorité compétente.

Art. 4. — *Comme au type.*

Art. 5. — *Comme au type.*

Art. 6. — Les terrains seront acquis, les ouvrages d'art et les terrassements seront exécutés et les rails seront posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement. Tous les ouvrages seront exécutés conformément aux meilleures règles en usage, avec des matériaux de première qualité.

Les concessionnaires seront tenus d'exécuter à leurs frais une seconde voie, lorsque la recette brute kilométrique aura atteint le chiffre de 35.000 francs pendant une année.

En dehors du cas prévu par le paragraphe précédent, ils pourront, à toute époque de la concession, être requis par le préfet au nom du département, et par le ministre des travaux publics au nom de l'État, d'exécuter et d'exploiter une seconde voie sur tout ou partie de la ligne, moyennant le remboursement des frais d'établissement de ladite voie.

Si les travaux de la double voie requise ne sont pas commencés et poursuivis dans les délais et conditions prescrits par la décision qui les a ordonnés, l'administration pourra mettre le chemin de fer tout entier sous séquestre et exécuter elle-même les travaux.

Les terrains acquis pour l'établissement du chemin de fer ne pourront pas recevoir une autre destination.

Art. 7. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre.

La largeur des locomotives et des caisses des véhicules, ainsi que de leur chargement, ne dépassera pas 2m.20, et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, restera inférieure à 2m,30 ; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 3m,50. Les wagons devront être cons-

truits conformément aux prescriptions de la circulaire ministérielle du 12 décembre 1887.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entrevoie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 1m,60.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 55 centimètres.

L'épaisseur de la couche de ballast sera d'au moins 35 centimètres, et l'on ménagera, au pied de chaque talus du ballast, une banquette de largeur telle que l'arête de cette banquette se trouve à 90 centimètres au moins de la verticale de la partie la plus saillante du matériel roulant.

Les concessionnaires établiront le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'asséchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par le préfet, suivant les circonstances locales, sur les propositions du concessionnaire.

Art. 8 *a*. — Dans les sections où le chemin de fer sera établi dans la chaussée avec rails noyés, les voies de fer seront posées au niveau du sol, sans saillie ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique, et sans aucune altération de ce profil, soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale du préfet; ces rails seront compris dans un empierrement de 20 centimètres d'épaisseur, qui règnera dans l'entre-rails, et à 50 centimètres au moins de chaque côté, conformément aux dispositions prescrites par le préfet, sur la proposition des concessionnaires, qui resteront chargés d'établir à leurs frais cet empierrement.

La chaussée empierrée de la voie publique sera d'ailleurs conservée ou établie avec des dimensions telles qu'en dehors de l'espace occupé par le matériel du chemin de fer (toutes saillies comprises) il reste une largeur libre de chaussée d'au moins 2m,60, permettant à une voiture ordinaire de se ranger pour laisser passer le matériel de la voie ferrée avec le jeu nécessaire. Un intervalle libre d'au moins 1m,10 de largeur sera réservé, d'autre part, entre le matériel de la voie ferrée (toutes saillies comprises) et la verticale de l'arête extérieure de la plate-forme de la voie publique.

Art. 8 *b*. — Si la voie ferrée est établie sur un accotement qui, tout en restant accessible aux piétons, sera interdit aux voitures ordinaires, elle reposera sur une couche de ballast exclusivement composée de pierre cassée, gravier ou sable de 2m,10 de largeur et d'au moins 35 centimètres d'épaisseur totale, qui sera arasée de niveau avec la surface de l'accotement relevé en forme de trottoir.

La partie de la voie publique qui restera réservée à la circulation des voitures ordinaires présentera une largeur d'au moins 4m,50, mesurée en dehors de l'accotement occupé par la voie ferrée et en dehors des emplacements qui seront affectés au dépôt des matériaux d'entretien de la route.

Digitized by Google

Il sera établi exceptionnellement sur la route entre Laval-ville et Saint-Jean-sur-Mayenne (ligne de Laval à Landivy) des gares pour les dépôts de matériaux d'entretien; ces gares seront obtenues soit en couvrant les fossés, soit par tout autre moyen.

L'accotement occupé par la voie ferrée sera limité, du côté de la route, au moyen d'une bordure d'au moins 12 centimètres de saillie, en terrassement d'une solidité suffisante; dans les parties de routes et de chemins dont la déclivité dépassera 3 centimètres par mètre, cette bordure sera accompagnée et soutenue par des dés de 20 centimètres sur 20 centimètres espacés de 10 mètres. Un intervalle libre de 30 centimètres au moins sera réservé entre la verticale de l'arête de cette bordure et la partie la plus saillante du matériel de la voie ferrée; un autre intervalle libre de $1^{m},10$ subsistera entre ce matériel et la verticale de l'arête extérieure de l'accotement de la route, sauf les sections ci-après indiquées :

Ligne de Laval à Landivy :

De $0^{km},6$ à $12^{km},7$, de $15^{km},5$ à $17^{km},6$, de $19^{km},4$ à $23^{km},0$, de $27^{km},6$ à $28^{km},3$, de $31^{km},3$ à $35^{km},9$, de $38^{km},7$ à $39^{km},2$, de $39^{km},3$ à $39^{km},8$, de $41^{km},1$ à $44^{km},0$, de $49^{km},9$ à $50^{km},5$, de $50^{km},6$ à $52^{km},7$, de $53^{km},4$ à $55^{km},5$, de $62^{km},7$ à $63^{km},5$, de $63^{km},6$ à $64^{km},9$, de $65^{km},5$ à $65^{km},8$;

Ligne de Landivy à Mayenne :

De $0^{km},1$ à $0^{km},5$, de $5^{km},5$ à $5^{km},7$, de $6^{km},7$ à $6^{km},9$, de $7^{km},0$ à $7^{km},9$, de $8^{km},4$ à $21^{km},0$ de $22^{km},2$ à $23^{km},6$, de $24^{km},5$ à $26^{km},0$, de $26^{km},6$ à $28^{km},6$, de $33^{km},7$ à $34^{km},7$, à la condition de laisser entre les limites des propriétés riveraines et le gabarit du matériel roulant (toutes saillies comprises) une distance minima de $1^{m},40$. Les rails qui, à l'extérieur, seront au niveau de l'accotement régularisé, ne formeront sur l'entre-rails que la saillie nécessaire pour le passage des boudins des roues du matériel de la voie ferrée.

Art. 8 *c*. — Dans les traverses des villes et des villages, les voies ferrées devront, à moins d'une autorisation spéciale du préfet, être établies avec des rails noyés dans la chaussée entre les deux trottoirs, ou du moins entre les deux zones à réserver pour l'établissement de trottoirs, et suivant le type décrit à l'article 7.

Le minimum des largeurs à réserver est fixé d'après les cotes suivantes :

a) Pour un trottoir, $1^{m},10$;

b) Entre le matériel de la voie ferrée (partie la plus saillante) et le bord d'un trottoir ;

1° Quand on réserve le stationnement des voitures ordinaires, $2^{m},60$;

2° Quand on supprime ce stationnement, 30 centimètres.

Art. 9. — Le nombre et l'emplacement des stations ou haltes de voyageurs et des gares de marchandises seront arrêtés par le conseil général, sur les propositions des concessionnaires, après une enquête spéciale.

Il demeure toutefois entendu, dès à présent, que les stations seront établies dans les localités indiquées ci-après:

Digitized by Google

1° Ligne de Laval à Saint-Jean-sur-Erve : Laval-Ville (promenade de Changé), Laval-gare (halte), Laval-échange (à proximité de la gare des marchandises de l'Ouest), Bonchamp, le Rocher (halte), Argentré, Soulgé, Nuillé-sur-Ouette (halte), Saint-Georges-le-Fléchard (halte), Vaiges-Vaubrenon (halte) et Saint-Jean-sur-Erve ;

2° Ligne de Laval à Landivy : Laval-Ville, Tivoli (halte), Changé, Beauséjour (halte), la Patte-d'Oie (halte), Saint-Jean-sur-Mayenne, l'Ame (halte), Montflours, Andouillé, Saint-Germain-le-Guillaume, Chailland, Saint-Hilaire-des-Landes (halte), Ernée-ville, Ernée-gare (halte), Ernée-échange, les Heaumes (halte), Larchamp, Montaudin, la Tannière, Saint-Mars, Pontmain et Landivy ;

3° Ligne de Landivy à Mayenne : Landivy, Fougerolles, la Dorée, Levaré, Hercé, Gonon, Gonon (halte), Brecé, Deteurbe (halte), Lanfrayère, Saint-Mars-sur-Colmont, Oisseau, Mongriveult (halte), Parigné, les Perrouins (halte), Mayenne-Ville et Mayenne-échange.

Si, pendant l'exploitation, de nouvelles stations, gares ou haltes sont reconnues nécessaires d'accord entre le département et les concessionnaires, il sera procédé à une enquête spéciale.

L'emplacement en sera définitivement arrêté par le conseil général, les concessionnaires entendus.

Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par le préfet, les concessionnaires entendus ; si la sécurité publique l'exige, le préfet pourra, pendant le cours de l'exploitation, prescrire l'établissement de nouvelles gares d'évitement, ainsi que l'augmentation des voies dans les stations et aux abords des stations.

Les concessionnaires seront tenus, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre au préfet les projets de détail de chaque gare, station ou halte, lesquels se composeront :

1° D'un plan à l'échelle de 1/500°, indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords ;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de 1 centimètre par mètre ;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

Le reste comme au type (*).

(*) Voir le type, *Ann.* 1882, p. 264, et *Journal officiel* du 20 décembre 1896.

Digitized by Google

(N° 4)

[18 décembre 1896]

Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Loire, des chemins de fer d'intérêt local, à voie étroite, de Saint-Héand à Pélussin et de Roanne à Boën.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté ;

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Loire, des lignes de chemins de fer d'intérêt local, à voie de 1 mètre de largeur entre les bords intérieurs des rails, de Saint-Héand à Pélussin par Saint-Étienne et de Roanne à Boën par Saint-Germain-Laval.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution des lignes dont il s'agit ne sont pas accomplies dans un délai de cinq ans à dater de la promulgation de la présente loi.

Art. 3. — Le département de la Loire est autorisé à pourvoir à l'exécution des lignes ci-dessus mentionnées à l'article 1er, comme chemins de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions de la convention passée, le 26 juin 1896, entre le préfet de la Loire, agissant au nom du département, d'une part, et la compagnie des chemins de fer départementaux de la Loire (Société anonyme), d'autre part, ainsi que du bordereau des prix et du cahier des charges annexés à cette convention.

Une copie certifiée conforme de ces convention, bordereau des prix et cahier des charges restera annexée à la présente loi.

Art. 4. — Pour l'application des dispositions des articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880, le maximum du capital de premier établissement des lignes désignées à l'article 1er ci-dessus est fixé à la somme de six millions cinq cent quatre-vingt-dix mille francs (6.590.000 francs), ladite somme devant être augmentée des intérêts des capitaux dépensés par le département pendant la période de construction et des annuités dont le département devra tenir

Digitized by Google

compte au concessionnaire pendant ladite période pour les sommes avancées par ce dernier, sans que les sommes ainsi ajoutées dépassent six pour cent (6 0/0) du capital d'établissement admis en compte.

Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor public est fixé à la somme de cent trente-neuf mille sept cents francs (139.700 francs).

Dans le cas où, conformément à l'article 15 de la convention ci-dessus visée, le département participerait aux recettes de l'exploitation, l'État viendrait, au prorata de sa subvention, en partage des bénéfices réalisés par le département.

Art. 5. — Il est interdit à la compagnie des chemins de fer départementaux de la Loire, sous peine de déchéance, d'engager son capital directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation des lignes mentionnées à l'article 1er, sans y avoir été préalablement autorisée par décret délibéré en conseil d'État.

Art. 6. — Sont abrogées, en ce qui concerne la ligne « 148-Saint-Étienne par ou près Pélussin et Annonay, à la rive droite du Rhône, à un point à déterminer entre Serrières et Sarras », les dispositions de l'article 1er de la loi du 17 juillet 1879, qui a classé 181 lignes de chemins de fer dans le réseau des chemins de fer d'intérêt général.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

ANNEXES.

A LA LOI AYANT POUR OBJET DE DÉCLARER D'UTILITÉ PUBLIQUE L'ÉTABLISSEMENT, DANS LE DÉPARTEMENT DE LA LOIRE, DES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL, A VOIE ÉTROITE, DE SAINT-RÉAND A PÉLUSSIN ET DE ROANNE A BOEN.

CONVENTION.

Entre :

M. le préfet du département de la Loire, agissant au nom et pour le compte du département, en vertu des délibérations du conseil général des 23 août 1895 et 14 avril 1896, de la loi du 11 juin 1880 et du décret du 20 mars 1882.

D'une part,

Et la compagnie des chemins de fer départementaux de la Loire

Digitized by Google

(Société anonyme), dont le siège est à Saint-Étienne, place Fourneyron, 11,

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit.

Art. 1er. — Le préfet de la Loire confie à la compagnie des chemins de fer départementaux de la Loire, qui accepte, la construction des chemins de fer d'intérêt local, à voie de 1 mètre, énumérés ci-après, et lui en concède l'exploitation :

1° Ligne de Saint-Héand à Pélussin ; longueur approximative, 59 kilomètres ;

2° Ligne de Roanne à Boën ; longueur approximative, 56 kilomètres.

Art. 2. — La longueur de ces lignes, indiquée à l'article précédent d'après les avant-projets sera comptée, tant pour la construction que pour l'exploitation, telle qu'elle résultera du chaînage prévu à l'article 41 du cahier des charges, sans que les allongements proposés par le concessionnaire et approuvés par le département puissent dépasser 5 0/0 de la longueur totale prévue à l'article 1er.

Il ne sera pas tenu compte, dans le règlement des dépenses, des longueurs excédant la proportion ci-dessus indiquée, et cet excédent, quand il existera, sera supposé réparti uniformément sur toute la longueur de la ligne, de sorte que chaque kilomètre effectif sera supposé réduit dans la proportion de cet excédent.

Art. 3. — La construction sera faite par le concessionnaire sur série de prix, avec maximum et partage des économies.

Art. 4. — La construction comprendra la totalité des dépenses, travaux et fournitures d'objets immobiliers ou mobiliers nécessaires au complet établissement et à l'exploitation des lignes énumérées ci-dessus, notamment :

L'acquisition de tous les terrains nécessaires à l'établissement de la plate-forme des chemins de fer, des stations et de toutes leurs dépendances, telles que déviations de routes, chemins ou cours d'eau et ateliers de réparation ;

Tous les travaux d'infrastructure, y compris l'appropriation du sol et des voies publiques traversées, l'établissement des gares et des bâtiments de toute nature nécessaires à l'exploitation ;

Tous les travaux de superstructure ;

Les ateliers de réparation du matériel ;

Le matériel fixe et roulant ;

L'alimentation d'eau des gares ;

Le mobilier des gares ;

L'outillage des gares, de la voie et des ateliers.

Le concessionnaire placera à ses frais des clôtures dans l'étendue des haltes et stations et sur une longueur de 10 mètres à droite et à gauche de la voie ferrée, en deçà et au-delà de chaque passage à niveau.

Les clôtures qui seront posées en sus de celles qui viennent d'être indiquées seront payées par le concessionnaire, qui ne pourra exiger du

Digitized by Google

département que le remboursement pur et simple de ses dépenses dûment justifiées.

Art. 5. — Les avant-projets faits par les ingénieurs seront communiqués au concessionnaire, qui devra dresser, à ses frais, les projets définitifs.

Art. 6. — Les dépenses faites par le concessionnaire lui seront remboursées par le département, d'après les quantités réellement faites, sauf l'exception indiquée à l'article 2 ci-dessus.

Ce remboursement sera fait conformément aux prix unitaires de la série des prix annexée à la présente convention, sans qu'il puisse d'ailleurs dépasser, pour l'ensemble du réseau défini aux articles 1 et 2, le maximum indiqué ci-après, matériel roulant compris, et y compris également les frais relatifs aux gares de Saint-Étienne et de Roanne, savoir 6.590.000 francs.

Toutefois, ce maximum pourra être revisé si le concessionnaire n'emprunte pas la voie du tramway de Saint-Étienne à Rive-de-Gier, conformément à la convention spéciale qui sera passée, à cet effet, entre le département et lui.

L'économie réalisée par le concessionnaire en dessous du maximum ci-dessus fixé sera partagée entre le département et lui dans la proportion suivante :

Au département, un tiers de l'économie ;

Au concessionnaire, deux tiers de l'économie.

Art. 7. — Le matériel roulant nécessaire à la mise en exploitation des lignes construites sera fourni par le concessionnaire et payé par le département aux prix de la série, sous la condition de ne pas dépasser, pour l'entier réseau concédé, les nombres ci-après :

12 locomotives de 25 tonnes, fournissant ensemble environ 1.000 chevaux ;

40 voitures à voyageurs, fournissant ensemble environ 1.000 places ;

10 fourgons à bagages ;

80 wagons à marchandises pouvant charger ensemble environ 500 tonnes.

Le concessionnaire sera autorisé à modifier les nombres ci-dessus moyennant approbation par le préfet des types présentés et à condition que ces types donneront l'équivalence, comme puissance et comme capacité, du matériel roulant prévu ci-dessus.

Ce matériel appartiendra au département.

Si, au cours de la concession, il venait à être reconnu insuffisant par le préfet, pour être toujours à la hauteur des besoins de l'exploitation, il devra être augmenté aux frais du concessionnaire.

A l'expiration de la concession, tout le matériel roulant qui dépasserait le stock ci-dessus défini sera racheté au concessionnaire à dire d'experts.

Le matériel fixe et roulant devra être fabriqué en France et, à conditions égales, être fourni par les usines du département de la Loire.

Art. 8. — Si, par suite de l'augmentation du trafic ou pour toute autre raison, le développement des installations fixes de la ligne est reconnu nécessaire par le préfet, les dépenses résultant du développement de ces installations seront portées en augmentation des dépenses de premier établissement.

Les trois quarts de ces dépenses seront remboursés par le département au concessionnaire, à mesure de l'exécution des dépenses ; le quatrième quart sera fourni par le concessionnaire, et le département lui en payera l'intérêt à 4 0/0 par an à partir du jour de la remise au préfet d'une situation établissant, après vérification, que la somme a été intégralement dépensée.

Mais aucune dépense de ce genre ne sera obligatoire pour le département, tant que la recette brute de l'ensemble des lignes ou sections de lignes exploitées n'atteindra pas, par kilomètre, le chiffre de 6.000 francs, impôts déduits.

Dans aucun cas, les dépenses éventuelles prévues dans le paragraphe précédent ne pourront dépasser 50.000 francs pour la ligne de Saint-Héand à Pélussin et 40.000 francs pour la ligne de Roanne à Boën.

Les projets de ces installations ne pourront d'ailleurs être exécutés qu'après accord entre le département et le concessionnaire et approbation par M. le ministre des travaux publics.

Art. 9. — Le concessionnaire concourra à la dépense de construction pour un quart de la dépense totale, soit pour une somme de 14.977 francs par kilomètre.

Cette somme de 14.977 francs se décomposera ainsi qu'il suit :

1° 3.000 francs par kilomètre, comme il sera expliqué à l'article 12 ci-après ;

2° 5.000 francs par kilomètre imputés sur la retenue de garantie opérée au cours de l'exécution des travaux ;

3° 6.977 francs par kilomètre dépensés par le concessionnaire dès le début de l'entreprise, en acquisitions de terrains, en travaux ou en matériel roulant utilisable lors de la mise en exploitation.

Cette dernière somme portera intérêt au profit du concessionnaire, à raison de 4 0/0 par an à partir du jour de la remise au préfet d'une situation établissant, après vérification, qu'elle a été intégralement dépensée.

Art. 10. — Sur la somme qui sera due au concessionnaire, d'après les stipulations des articles 6 et 7 ci-dessus, déduction faite des sommes fournies par lui en exécution de l'alinéa 5 de l'article 9 et des alinéas 2 et 3 de l'article 12 ci-après, il lui sera payé, chaque mois, des acomptes au fur et à mesure de l'exécution des dépenses et jusqu'à concurrence des quatre-vingt-cinq centièmes de ces dépenses constatées par des états de situation régulièrement approuvés, sans que le total de ces acomptes puisse dépasser les quatre-vingt-cinq centièmes du maximum indiqué à l'article 6, ni, au cours de l'exécution, les quatre-vingt-cinq centièmes d'un maximum calculé à raison de 59.900 francs par kilomètre courant.

Art. 11. — La retenue de garantie cessera de croître lorsqu'elle aura atteint la somme totale de 550.000 francs.

Art. 12. — Le concessionnaire versera dans la caisse du département, par kilomètre de chemin de fer concédé, toute fraction de plus d'un demi-kilomètre étant comptée pour un kilomètre entier, savoir :

1° 2.000 francs par kilomètre, le 1er septembre 1895 ;

2° 1.000 francs à la déclaration d'utilité publique.

Cette somme de 3.000 francs, ajoutée à celle de 5.000 francs retenue sur les travaux, comme il a été expliqué aux articles 10 et 11 ci-dessus, et à celle de 6.977 francs fournie par le concessionnaire dans les conditions indiquées à l'article 9, portera à 14.977 francs par kilomètre le fonds de garantie retenu par le département.

Il sera applicable à la fois à la garantie de la construction et à celle de l'exploitation ; il portera intérêt au profit du concessionnaire à raison de 4 0/0 par an, savoir :

1° Pour les sommes prévues aux alinéas 2 et 3 ci-dessus, à partir de leur versement dans la caisse départementale ;

2° Pour la somme de 5.000 francs par kilomètre prévue à l'article 11, à partir du moment où la retenue de garantie aura atteint son maximum de 550.000 francs ;

3° Pour la somme de 6.977 francs par kilomètre fournie par le concessionnaire, à partir de l'époque indiquée à l'article 9 ci-dessus.

Le remboursement des fonds de garantie sera fait à l'expiration de la concession. Mais le département aura la faculté de faire, à une époque quelconque, le remboursement partiel ou total du fonds de garantie, et l'intérêt à 4 0/0 cessera de courir du jour du remboursement, sous les réserves suivantes : le remboursement ne pourra être effectué qu'avec le consentement du ministre des travaux publics, et ce remboursement devra être précédé d'une constatation faite par le service du contrôle et donnant l'assurance que l'entreprise est bien établie et que l'exploitation offre toutes les garanties désirables. En cas de déchéance, la partie non restituée deviendra la propriété du département.

Art. 13. — Chaque année, le concessionnaire prélèvera sur les recettes brutes de l'exploitation une somme destinée à former un fonds spécial destiné au renouvellement de la voie. Le versement sera de 50 francs par kilomètre pendant les cinq premières années de l'exploitation, de 100 francs entre la sixième et la dixième année, et de 200 francs à partir de la onzième année. Le fonds de renouvellement cessera de s'accroître quand il aura atteint le chiffre de 2.000 francs par kilomètre.

Les prélèvements annuels de 200 francs seront effectués de nouveau dans la mesure nécessaire pour ramener le fonds de renouvellement à 2.000 francs, lorsque, après avoir atteint ce chiffre, il aura été absorbé ou entamé par les dépenses auxquelles il doit subvenir.

Ce fonds de renouvellement sera employé par le concessionnaire à l'achat de valeurs acceptées par le département, dont les titres seront

Digitized by Google

déposés dans une caisse agréée par le département et les revenus touchés par le concessionnaire.

Il sera remis au concessionnaire, en fin de concession, sauf les prélèvements qui auraient pu être faits en exécution du cahier des charges, ou deviendra la propriété du département en cas de déchéance.

Art. 14. — Une amende de 50 francs par jour sera due au département par le concessionnaire si, dans les délais prévus à l'article 2 du cahier des charges, il n'a pas terminé les travaux et mis chaque ligne ou section de ligne en exploitation, sans préjudice de la déchéance, s'il y a lieu, par application de l'article 37 du même cahier des charges.

Art. 15. — L'exploitation sera faite aux risques et périls du concessionnaire.

Il prélèvera pour chaque exercice sur les recettes brutes annuelles, impôts déduits, le montant des sommes réellement dépensées pour l'exploitation de la ligne, y compris les frais généraux, le prélèvement prévu à l'article 13 et versé dans la caisse départementale, et les intérêts du fond de roulement.

Les dépenses d'exploitation ainsi calculées ne pourront être portées en compte que jusqu'à concurrence des maxima ci-dessous indiqués;

1° Quand la recette sera inférieure à 3.000 francs par kilomètre — maximum des frais d'exploitation : 3.000 francs ;

2° Quand la recette sera supérieure à 3.000 francs par kilomètre — maximum calculé d'après la formule ci-après :

$$F = 1.450 \text{ fr.} + 0{,}02T + 0{,}20K + 0{,}30R,$$

dans laquelle :

F représente le maximum autorisé des frais kilométriques ;

T, le nombre de tonnes kilométriques ;

K, le nombre de trains kilométriques ;

R, la recette brute, impôts déduits.

Lorsque les dépenses portées en compte n'atteindront pas le maximum fixé, le concessionnaire prélèvera, à titre de prime d'économie, les deux tiers de la différence entre le maximum et le montant des dépenses réelles, le troisième tiers appartenant au département.

Lorsque la recette brute sera inférieure aux dépenses portées en compte dans les limites du maximum, lesdites dépenses augmentées, s'il y a lieu, de la prime d'économie, les insuffisances seront inscrites à un compte d'attente qui sera couvert, y compris les intérêts à 4 0/0, par des prélèvements opérés sur les excédents de recettes des années suivantes :

Lorsque la recette brute sera supérieure aux dépenses portées en compte et calculées comme il est dit dans l'alinéa précédent, le surplus servira d'abord à couvrir les insuffisances inscrites au compte d'attente et, après cet amortissement, sera partagé par moitié entre le département et le concessionnaire.

Dans aucun cas, le département ne pourra être tenu à concourir, sous une forme quelconque, à l'amortissement du compte d'attente,

Digitized by Google

cet amortissement ne devant avoir lieu qu'au moyen des excédents éventuels de la recette brute.

Art. 16. — Le département touchera les subventions de l'État, versées en exécution de la loi du 11 juin 1880, et demeurera chargé de verser à l'État la part lui revenant dans les bénéfices de l'exploitation.

Art. 17. — Le nombre minimum des trains fixé à l'article 32 du cahier des charges devra être augmenté quand l'importance du trafic l'exigera, sans qu'il y ait lieu pour cela de modifier le montant des dépenses d'exploitation, tel qu'il sera calculé par application de l'article 15 ci-dessus.

Cette augmentation sera, pour chacune des lignes concédées :

D'un train par jour dans chaque sens, quand le trafic sur la ligne considérée atteindra 5.000 francs par kilomètre pendant une année entière ;

De deux trains par jour dans chaque sens, quand le même trafic s'élèvera, dans les mêmes conditions, à 6.500 francs par kilomètre.

Et ainsi de suite, à raison d'un train pour chaque augmentation de recette kilométrique annuelle de 1.500 francs.

En outre, le préfet pourra toujours, le concessionnaire entendu, exiger l'établissement de trains supplémentaires.

Dans ce cas, l'allocation de 20 centimes par kilomètre parcouru qui figure dans la formule du maximum des frais d'exploitation donnée à l'article 15 ci-dessus, sera augmentée pour ces trains sans pouvoir dépasser 70 centimes. Si la recette kilométrique est inférieure à 3 000 francs et que, par suite, la formule ne soit pas applicable, on ajoutera au maximum des frais d'exploitation fixé par l'article 15 une somme maximum de 70 centimes par kilomètre de train supplémentaire imposé par le préfet.

Il est entendu que les trains supplémentaires que le concessionnaire mettra en circulation de lui-même ne donneront pas lieu à cette augmentation.

Art. 18. — La présente convention est faite aux charges, clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé, à l'exécution desquelles la compagnie des chemins de fer départementaux de la Loire déclare s'engager.

Ce cahier des charges est conforme au type annexé au décret du 6 août 1881, sauf les modifications introduites aux articles 2, 3, 6, 8, 9, 12, 13, 19, 20, 26, 31, 34, 35, 37, 38, 41, 48, 51, 57, 65 et 66, et l'addition des articles 17 *a*, 17 *b* et 17 *c*.

Art. 19. — La validité de la présente convention est subordonné à la déclaration d'utilité publique et à l'obtention par le département des subventions de l'État, telles qu'elles sont prévues dans la loi du 11 juin 1880.

Art. 20. — Les frais de timbre et d'enregistrement du présent traité et du cahier des charges annexé, calculés selon l'article 24 de la loi du 11 juin 1880, seront supportés par le concessionnaire.

Fait double à Saint-Étienne, le 26 juin 1896.

BORDEREAU DES PRIX D'APPLICATION.

NUMÉROS des prix	DÉSIGNATION de la nature d'ouvrages et prix d'application (en toutes lettres)	PRIX exprimés en chiffres
	I. — Infrastructure.	
	CHAPITRE I. — TERRAINS.	
1	Les terrains bâtis ou jardins clos tenant à l'habitation seront payés, le mètre carré : cinquante francs.....	50 »
2	Les terrais non bâtis situés dans les limites des octrois de Saint-Etienne ou de Roanne seront payés, le mètre carré : vingt-cinq francs	25 »
3	Les terrains autres que ceux qui sont définis ci-dessus seront payés, l'hectare : six mille cinq cents francs.....	6.500 »
	CHAPITRE II. — TRAVAUX.	
	Première section. — Terrassements.	
4	Les terrassements de toute nature, y compris transport et emploi, seront payés, le mètre cube : deux francs cinquante centimes.....	2 50
5	Les travaux accessoires, règlements de talus, gazonnements, perrés, murs de soutènement en pierres sèches, etc., tant en déblai qu'en remblai, seront payés, le mètre courant : un franc vingt-cinq centimes.....	1 25
6	Les rectifications et déviations des chemins ruraux ou vicinaux, quelles que soient la largeur de la voie et la longueur de la partie rectifiée, y compris les ouvrages nécessaires à l'écoulement des eaux, seront payés, le mètre courant : un franc cinquante centimes.....	1 50
7	Les rectifications et déviations des chemins de grande communication, dans les conditions définies au prix n° 6, seront payées, le mètre courant : trois francs.....	3 »
8	Les rectifications et déviations des routes nationales ou départementales, dans les conditions définies au prix n° 6, seront payées, le mètre courant : quatre francs cinquante centimes.....	4 50
	Deuxième section. — Ouvrages d'art.	
	§ 1er. — Ouvrages pour l'écoulement des eaux.	
9	Les buses de 30 centimètres de diamètre seront payées, le mètre courant, sans plus-value pour les têtes : sept francs	7 »
10	Les aqueducs de 40 centimètres d'ouverture seront payés, le mètre courant : vingt-huit francs.....	28 »

Digitized by Google

NUMÉROS des prix	DÉSIGNATION de la nature d'ouvrages et prix d'application (en toutes lettres)	PRIX exprimés en chiffres
11	La plus-value pour les têtes sera payée, l'unité : quarante francs	40 »
12	Les aqueducs de 60 centimètres d'ouverture seront payés, le mètre courant : trente-deux francs	32 »
13	La plus-value pour les têtes sera payée, l'unité : quarante-cinq francs	45 »
14	Les aqueducs de 1 mètre d'ouverture seront payés, le mètre courant : quarante-sept francs	47 »
15	La plus-value pour les têtes sera payée, l'unité : cent cinquante francs	150 »
16	Les aqueducs de 1m,50 d'ouverture seront payés, le mètre courant : soixante-quinze francs	75 »
17	La plus-value pour les têtes sera payée, l'unité : deux cent cinquante francs	250 »
18	Les ponceaux de 2 mètres d'ouverture seront payés, le mètre courant : cent dix francs	110 »
19	La plus-value pour les têtes sera payée, l'unité : trois cent cinquante francs	350 »
20	Les ponceaux de 2m,50 d'ouverture seront payés, le mètre courant : cent cinquante francs	150 »
21	La plus-value pour les têtes sera payée, l'unité : quatre cent vingt-cinq francs	425 »
22	Les ponceaux de 3 mètres d'ouverture seront payés, le mètre courant : deux cents francs	200 »
23	La plus-value pour les têtes sera payée, l'unité : cinq cent cinquante francs	550 »
24	Les ponts de 5 mètres d'ouverture seront payés, le mètre linéaire : quatre cent cinquante francs	450 »
25	La plus-value pour les têtes sera payée, l'unité : quinze cents francs	1.500 »
26	Les ponts de 6 mètres d'ouverture seront payés : le mètre linéaire : six cents francs	600 »
27	La plus-value pour les têtes sera payée, l'unité : deux mille cinq cents francs	2.500 »
28	Les ponts métalliques de 8 mètres d'ouverture seront payés, l'unité : neuf mille francs	9.000 »
29	Les ponts métalliques de 10 mètres d'ouverture seront payés, l'unité : treize mille francs	13.000 »
30	Les ponts métalliques de 20 mètres d'ouverture seront payés, l'unité : vingt et un mille francs	21.000 »
31	Les ponts métalliques de 30 mètres d'ouverture seront payés, l'unité : trente-cinq mille francs	35.000 »
32	Les ponts métalliques de 40 mètres d'ouverture seront payés, l'unité : quarante-cinq mille francs	450.00 »
	§ 2. — OUVRAGES POUR RÉTABLIR LES COMMUNICATIONS.	
	A. — *Passages au-dessus des routes et chemins.*	
33	Les passages de 5 à 6 mètres d'ouverture seront payés comme les passages de même ouverture au-dessus des cours d'eau	Mémoire.

NUMÉROS des prix	DÉSIGNATION de la nature d'ouvrages et prix d'application (en toutes lettres)	PRIX exprimés en chiffres
34	Les passages de 7 mètres d'ouverture seront payés, l'unité : huit mille francs.....	8.000 »
35	Les passages de 8 mètres d'ouverture seront payés, l'unité : neuf mille francs.....	9.000 »
	B. — *Passages au-dessous des routes et chemins.*	
36	Les passages au-dessous des routes et chemins seront payés comme les passages de même ouverture au-dessus des cours d'eau.....	Mémoire.
	C. — *Passages à niveau.*	
37	Plus-value pour passage à niveau sans barrière, ni maison de garde, ni contre-rails : trente francs..	30 »
38	Plus-value pour passage à niveau sans barrière ni maison de garde, mais avec contre-rails et l'entre-rails empierré : cent francs	100 »
39	Plus-value pour passage à niveau sans barrière, ni maison de garde, mais avec contre-rails et l'entre-rails pavé : cent cinquante francs	150 »
40	Plus-value pour barrière, le mètre courant : dix francs.....	10 »
41	Plus-value pour abri, l'unité : vingt-cinq francs...	25 »
42	Plus-value pour maison de garde, l'unité : mille cinq cents francs	1.500 »
	§ 3. — Travaux divers.	
43	Le mètre cube de maçonnerie au mortier pour murs de soutènement sera payé : quinze francs.....	15 »
44	Les souterrains non revêtus seront payés, le mètre courant : trois cent cinquante francs	350 »
45	Les souterrains avec revêtements à la maçonnerie ordinaire seront payés, le mètre courant : six cent cinquante francs.....	650 »
46	La plus-value pour les têtes sera payée, l'unité : mille huit cents francs.....	1.800 »
47	Les viaducs seront considérés comme composés d'autant de ponts distincts qu'ils auront d'ouvertures ou de travées et payés au prix de ces ponts avec déduction de 10 0/0	10 0/0
	II. — Superstructure.	
	CHAPITRE I. — VOIE.	
48	La voie courante, telle qu'elle est définie au cahier des charges, sera payée, le mètre courant : vingt francs cinquante.....	20 50

Digitized by Google

NUMÉROS des prix	DÉSIGNATION de la nature d'ouvrages et prix d'application (en toutes lettres)	PRIX exprimés en chiffres
49	Les voies de garage seront payées, le mètre courant : vingt et un francs cinquante.....	21 50
50	La voie courante avec rails noyés dans chaussée empierrée sera payée, le mètre courant : vingt-trois francs cinquante	23 50
51	La voie courante avec rails noyés dans chaussée pavée sera payée, le mètre courant : quarante et un francs cinquante.....	41 50
	CHAPITRE II. — APPAREILS ET SIGNAUX.	
52	L'appareil d'aiguillage sera payé, l'unité : mille francs.....	1.000 »
53	Les disques ou signaux avancés seront payés, l'unité : cinq cents francs.....	500 »
54	Les signaux répétiteurs ou disques d'aiguilles seront payés, l'unité : deux cents francs.....	200 »
55	Un appareil télégraphique ou téléphonique sera payé, l'unité : cinq cents francs	500 »
56	Le fil télégraphique ou téléphonique sera payé, le mètre linéaire : trente centimes.....	» 30
	III. — Gares.	
	CHAPITRE I. — INSTALLATION GÉNÉRALE.	
57	Une gare du type n° 1 défini au cahier des charges sera payée, l'unité : mille huit cents francs.....	1.800 »
58	Une gare du type n° 2 sera payée, l'unité : trois mille francs.....	3 000 »
59	Une gare du type n° 3 sera payée, l'unité : trois mille cinq cents francs.....	3.500 »
60	Une gare du type n° 4 sera payée, l'unité : cinq mille cinq cents francs	5.500 »
61	Les gares de Saint-Etienne et de Roanne, service des voyageurs et des marchandises, seront payées, l'unité : trente-cinq mille francs.....	35.000 »
62	Les gares de Saint-Etienne et de Roanne, service des machines, ateliers et remises, seront payées, l'unité : quarante-cinq mille francs.....	45.000 »
63	*N.-B.* — Le nombre approximatif des gares est de : Type 1..... 7 — 2..... 7 — 3..... 8 — 4..... 11	
	CHAPITRE II. — INSTALLATIONS ACCESSOIRES.	
64	L'outillage d'une gare du type n° 1 sera payé : deux cents francs.....	200 »

NUMÉROS des prix	DÉSIGNATION de la nature d'ouvrages et prix d'application (en toutes lettres)	PRIX exprimés en chiffres
65	L'outillage d'une gare du type n° 2 sera payé : cinq cents francs	500 »
66	L'outillage d'une gare du type n° 3 sera payé : huit cents francs	800 »
67	L'outillage d'une gare du type n° 4 sera payé : mille deux cents francs	1.200 »
68	L'outillage d'une gare de Saint-Etienne ou de Roanne sera payé : sept mille francs	7.000 »
69	Une alimentation d'eau sera payée, l'unité : quatre mille cinq cents francs	4.500 »
70	Une plaque tournante pour voitures sera payée, l'unité : quinze cents francs	1.500 »
71	Une plaque tournante pour locomotive sera payée, l'unité : cinq mille francs	5.000 »
72	Un pont à bascule sera payé, l'unité : trois mille francs	3.000 »
73	L'outillage des dépôts et de la traction des gares de Saint-Etienne et de Roanne sera payé, l'unité : trente mille francs	30.000 »
74	L'outillage de la voie et de l'exploitation sera payé, le kilomètre : trois cents francs	300 »
75	L'outillage de la traction sera payé, le kilomètre : sept cents francs	700 »
	IV. — Matériel roulant.	
	CHAPITRE UNIQUE.	
76	Une locomotive de 25 tonnes au minimum sera payée : quarante mille francs	40.000 »
77	Une voiture à voyageurs, 1re et 2e classes, sera payée : neuf mille francs	9.000 »
78	Un fourgon à bagages sera payé : quatre mille cinq cents francs	4.500 »
79	Un wagon de marchandises sera payé : trois mille deux cents francs	3.200 »
80	*N.-B.* — Les wagons de marchandises couverts devront représenter au moins un quart du nombre total des wagons de cette nature.	
81	*N.-B.* — Toutes les locomotives, toutes les voitures, tous les fourgons et wagons à marchandises seront munis du frein continu (à vide ou à air comprimé).	

Digitized by Google

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Les lignes d'intérêt local qui font l'objet du présent cahier des charges sont les suivantes :

1° Ligne de Saint-Heand à Pélussin, passant par ou près le Coin, la Guithardière, la Tour-en-Jarez, l'Etrat, Saint-Étienne, la Talaudière, Saint-Chamond, Saint-Julien-en-Jarez, Saint-Paul-en-Jarez, la Terrasse-en-Doizieux et Pavezin. Longueur approximative : 59 kilomètres ;

2° Ligne de Roanne à Boën, passant par ou près Riorges, Saint-André-d'Apchon, Villemontais, Bully, Dancé, Amions, Saint-Germain-Laval, Bussy et Arthun. Longueur approximative : 56 kilomètres.

Art. 2. — Les travaux de construction devront être commencés dans un délai de six mois à partir du jour où le conseil général aura statué définitivement, dans les termes des paragraphes 1 et 2 de l'article 3 de la loi du 11 juin 1880, sur les projets d'ensemble, et ils seront poursuivis de telle façon que les lignes soient livrées à l'exploitation dans un délai de quatre ans, à partir du même jour.

Art. 3. — *Comme au type.*

Art. 4. — Le concessionnaire pourra prendre copie, sans déplacement, de tous les plans, nivellements et devis qui auraient été antérieurement dressés aux frais du département.

Art. 5 à 8. — *Comme au type.*

Art. 9. — Le nombre et l'emplacement des stations ou haltes de voyageurs et des gares de marchandises seront arrêtés par le conseil général, sur les propositions du concessionnaire, après une enquête spéciale.

Il demeure toutefois entendu, dès à présent, que des stations ou haltes seront établies dans les localités ci-après :

Ligne de Saint-Héand à Pélussin : Saint-Héan, le Coin, la Guithardière, la Tour, l'Etrat, Saint-Étienne, le Cros, la Talaudière, Sorbiers, Saint-Chamond, Saint-Paul, la Terrasse, Pavezin et Pélussin.

Ligne de Roanne à Boën : Roanne, Pouilly-les-Nonains, Ouche, Saint-André, Saint-Alban, Villemontais, Saint-Maurice, Bully, Dancé, Amions, Saint-Germain, Laval, Bussy-Albieux, Arthun, la Bouteresse et Boën.

Les haltes et stations seront construites conformément aux quatre types ci-dessous définis :

Premier type. — Un abri couvert ayant en œuvre 4m,50 sur 3 mètres, avec pièce pour bureau de 2m,30 sur 3 mètres.

Un trottoir herbé sur 60 mètres.

Deuxième type. — Comme au 1er type, et en outre :

Un abri clos et couvert de 4m,50 sur 3 mètres.

Troisième type. — Comme au 2e type, et en outre :

Un quai de marchandises découvert, ayant 10 mètres de longueur, avec guérite pour l'agent proposé à la petite vitesse ;

Quatrième type. — Comme au 3e type, et en outre :

Un quai de marchandises couvert de 85 mètres carrés.

Les gares de Saint-Étienne et de Roanne feront l'objet de projets détaillés, qui seront dressés par le concessionnaire et approuvés, avant l'exécution, par le conseil général.

Si, pendant l'exploitation, de nouvelles stations, gares ou haltes, sont reconnues nécessaires, d'accord entre le département et le concessionnaire, il sera procédé à une enquête spéciale.

L'emplacement en sera définitivement arrêté par le conseil général, le concessionnaire entendu.

Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par le préfet, le concessionnaire entendu ; si la sécurité publique l'exige, le préfet pourra, pendant le cours de l'exploitation, prescrire l'établissement de nouvelles gares d'évitement, ainsi que l'augmentation des voies dans les stations et aux abords des stations.

Le concessionnaire sera tenu, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre au préfet les projets de détail de chaque gare, station ou halte, lesquels se composeront :

1° D'un plan à l'échelle de 1/500e, indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords ;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de 1 centimètre par mètre ;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles seront justifiées.

Le reste comme au type (*).

(*) Voir le type, *Ann.* 1882, p. 264, et *Journal officiel* du 23 décembre 1896.

Digitized by Google

DÉCRETS

(N° 5)

[9 décembre 1896]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'un réseau de tramways dans la ville du Mans.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Sarthe, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'un réseau de tramways, à traction électrique, destiné au transport des voyageurs et, facultativement, des marchandises dans la ville du Mans.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit réseau ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — La ville du Mans est autorisée à pourvoir à la construction et à l'exploitation du réseau de tramways dont il s'agit suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880, et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 31 octobre 1896, entre le maire du Mans, au nom de la ville, et M. Faye, pour la rétrocession du réseau de tramways susmentionné, conformément au cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

CONVENTION.

Entre M. le maire de la ville du Mans, agissant au nom de la ville et spécialement autorisé par le conseil municipal, suivant délibérations en date du 22 juin 1895 et du 30 octobre 1896,

D'une part;

Et M. Ennemond Faye, demeurant à Lyon, 4, rue Grolée,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La ville du Mans s'engage à solliciter de l'État la concession d'un réseau de tramways sur rails, marchant à l'électricité, tel qu'il est défini dans les articles 1 et 2 du cahier des charges annexé au présent traité, avec les clauses et conditions prévues dans ledit cahier des charges.

Par ce même traité, M. Faye, de son côté, s'engage envers la ville du Mans à faire dresser et exécuter les plans nécessités par la loi et les règlements pour ladite demande à ses frais personnels, mais en les établissant d'un commun accord avec l'administration municipale.

Art. 2. — La ville s'engage dès aujourd'hui à rétrocéder à M. Faye la concession telle qu'elle l'obtiendra de l'État. Elle ne devra toutefois aucune indemnité à M. Faye, si l'État lui refusait ladite concession qu'elle s'engage à demander.

Art. 3. — La ville se réserve le droit de demander ou d'accorder de nouvelles concessions de tramways, quel que soit le système adopté ; mais il est entendu que M. Faye aura, à conditions égales, un droit de préférence pendant dix ans. Un délai de trois mois lui sera accordé après notification pour formuler son acceptation ou son refus. Passé ce délai, il sera forclos du droit de préférence.

Art. 4. — En cas de déplacement, de réfection ou de modifications apportées, soit dans le profil, soit dans le mode actuel de pavage ou d'empierrement, par la ville, le département ou l'État, suivant le cas, des voies suivies par l'une ou l'autre des lignes de tramways concédées, le rétrocessionnaire devra rétablir à ses frais les rails et tous accessoires, poteaux, fils, etc., s'il y a lieu, et ne sera admis à aucune indemnité pour gêne momentanée dans le service des tramways ou autrement.

Art. 5. — La ville concédera la location gratuite à M. E. Faye des surfaces occupées par les bureaux d'attente et de contrôle lorsque lesdits bureaux seront établis sur des terrains de la voirie urbaine ou appartenant à la ville. Les plans architecturaux de ces bureaux devront être soumis à la ville et acceptés par elle.

Art. 6. — Outre les fonctionnaires ou agents préposés au contrôle, admis par l'article 35 du cahier des charges à voyager gratuitement, seront aussi appelées à profiter de la même faveur les personnes ci-après désignées :

Digitized by Google

1° En cas d'incendie, les pompiers (officiers, sous-officiers et soldats revêtus de leur uniforme);

2° Les commissaires et agents de police;

3° Les gendarmes et les préposés de l'octroi en uniforme;

4° Les employés municipaux chargés d'un service extérieur;

5° Les visiteuses du bureau de bienfaisance munies de leur carte d'identité;

6° Les facteurs des postes et télégraphes en service.

Art. 7. — Tous les travaux nécessités aux rues ou traverses de la ville par l'établissement du tramway seront à la charge exclusive du rétrocessionnaire, y compris les modifications ou remaniements à apporter, s'il y a lieu, aux chaussées et trottoirs de certaines rues pour permettre d'établir la voie sur l'axe.

Art. 8. — Le rétrocessionnaire fera imprimer à ses frais 300 exemplaires du traité de rétrocession et du cahier des charges et les remettra à l'administration municipale.

Art. 9. — Tous les engins, matériaux et apparaux, et plus spécialement toutes les fournitures de la partie électrique nécessaires à la construction et à l'exploitation du tramway, seront de provenance française.

Art. 10. — Le rétrocessionnaire devra, dans le délai de six mois à partir de la déclaration d'utilité publique, se substituer une société anonyme dont la durée devra être égale à celle de la concession et avec laquelle il restera solidairement responsable de l'exécution de ses engagements.

Art. 11. — Il est formellement stipulé que dans aucun cas le rétrocessionnaire ne pourra faire usage de son installation pour autre chose que la traction des voitures du tramway et qu'il lui est formellement interdit de l'appliquer au transport ou à la distribution de l'éclairage, du chauffage et de la force motrice par l'électricité dans la commune du Mans, pour la ville et les particuliers.

Il ne pourra sous-traiter ni emprunter à des tiers la fourniture de tout ou partie de l'énergie électrique qui lui est nécessaire sans l'autorisation du conseil municipal.

Art. 12. — Après la signature de l'acte de concession, le rétrocessionnaire déposera à la Caisse des dépôts et consignations une somme de 100.000 francs en numéraire ou en rente sur l'État calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert au profit de ladite caisse de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les trois quarts en seront rendus au rétrocessionnaire et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier quart ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 13. — Le rétrocessionnaire devra faire élection de domicile au Mans.

Dans le cas où il ne l'aurait fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite à la mairie du Mans.

Art. 14. — Le cahier des charges est conforme au cahier type annexé au décret du 6 août 1881, sauf modification ou addition aux articles 3, 4, 6, 9, 10, 11, 12, 15, 20, 23, 28, 29 et 37 et aux articles 8, 14 et 17, et suppression des articles 24, 25, 26, 27, 30, 31, 32, 33, 34, 38 et 39. Le rétrocessionnaire sera assujetti envers la ville à toutes les obligations imposées à la ville elle-même par ce cahier des charges.

Art. 15. — La ville du Mans remboursera mensuellement au rétrocessionnaire les droits d'octroi payés sur les matériaux, objets et engins nécessaires à la construction des lignes, usines et bâtiments.

Quant aux matériaux, combustibles et objets divers normalement employés par le service de l'exploitation, ils resteront dans le droit commun.

Fait double entre les soussignés : au Mans, le 31 octobre 1896.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le réseau de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destiné au transport des voyageurs et, facultativement des marchandises.

La traction se fera au moyen de l'électricité et par câble aérien suspendu par des poteaux ou des consoles placées contre les maisons.

Art. 2. — Ce réseau comprendra les lignes suivantes et empruntera les voies publiques ci-après désignées :

Ligne n° 1. — De la gare à l'extrémité de la rue des Maillets (croisement de la rue Abraham), en passant avenue Thiers, place Thiers, alternativement rue des Minimes et boulevard René-Levasseur, place de la République, rue Dumas, rue de l'Étoile, rue du Mail, place des Jacobins, rue de Tessé et rue des Maillets.

Ligne n° 2. — De la rue du Sergent-Lebouc (place de la Croix-d'Or) à l'octroi sur la route nationale de Paris à Nantes, en passant rues du Sergent-Lebouc, du Sépulcre, des Noyers, pont Yssoir, le tunnel, place des Jacobins, rues du Mail, Gougeard, avenue de Paris et route nationale de Paris à Nantes jusqu'à l'octroi actuel. Toutefois, le jour où la ville aura élargi et ouvert les rues de Beaulieu et Philippe, le rétrocessionnaire s'engage à reporter l'origine de la ligne à l'entrée du cimetière.

Ligne n° 3. — De l'hôpital à la place de la Lune, en passant route de Laval, rue Montoise, rue et pont Gambetta, place de la République,

Digitized by Google

alternativement rue des Minimes et boulevard René-Levasseur, place de la Mission, avenue de Ponthieu jusqu'à la place de la Lune.

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de deux mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique ou de l'acceptation, par le ministre, du rétrocessionnaire proposé par la ville du Mans.

Les travaux devront être commencés dans les deux mois qui suivront l'approbation des plans d'exécution et terminés de façon que les lignes soient livrées à l'exploitation dans le délai maximum d'une année à partir de ladite approbation des plans.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre.

La largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, ne dépassera pas 2 mètres ; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au maximum de 3m,20.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera réglée de manière qu'entre les parties les plus saillantes des deux voitures qui se croisent il y ait un intervalle libre d'au moins 50 centimètres.

Le reste comme au type (*).

(N° 6)

[14 décembre 1896]

Décret déclarant d'utilité publique la création d'un port de commerce à Bougie (Algérie).

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux de création d'un port de commerce à Bougie, département de Constantine (Algérie), conformément aux dispositions générales de l'avant-projet ci-dessus visé et aux avis également susvisés du conseil général des ponts et chaussées.

La dépense de ces travaux est évaluée à 2 millions.

(*) Voir le type, *Ann.* 1882, page 292, et *Journal officiel* du 16 décembre 1896.

Digitized by Google

Art. 2. — Il est pris acte de l'engagement souscrit par la chambre de commerce de Bougie, ainsi qu'il résulte de sa délibération susvisée du 9 mars 1895, de contribuer à la dépense des tramways par un subside de 1 million.

Le montant de ce subside sera versé au Trésor par acomptes successifs, au fur et à mesure des besoins des travaux. L'importance des versements partiels et l'époque à laquelle ils devront être effectués seront déterminées par le ministre des travaux publics.

Art. 3. — Le surplus de la dépense, pris en charge par l'État, sera imputé sur les fonds inscrits annuellement à la 2e section du budget du ministère des travaux publics (état B) pour l'amélioration des ports en Algérie.

(N° 7)

[15 décembre 1896]

Décret approuvant la substitution à la Compagnie des chemins de fer à voie étroite de la Compagnie des tramways d'Ille-et-Vilaine comme rétrocessionnaire du réseau de tramways de ce département.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la substitution à la compagnie française de chemins de fer à voie étroite, de la société anonyme dite « compagnie des tramways à vapeur d'Ille-et-Vilaine », comme rétrocessionnaire du réseau de tramways dont l'établissement dans le département d'Ille-et-Vilaine a été déclaré d'utilité publique par le décret susvisé du 17 août 1895.

Art. 2. — Il est interdit à la compagnie des tramways à vapeur d'Ille-et-Vilaine, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction et l'exploitation du réseau de tramways mentionné à l'article 1er, sans y avoir été préalablement autorisée par décret rendu en conseil d'État.

Digitized by Google

(N° 8)

[17 décembre 1896]

Décret déclarant d'utilité publique le tramway de Montmorency à Enghien.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de Seine-et-Oise, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway à traction mécanique, destinée au transport des voyageurs et des messageries, entre Montmorency, Enghien et Saint-Gratien.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département de Seine-et-Oise est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 1er août 1896, entre le préfet de Seine-et-Oise, au nom du département, et M. Paul Gallotti pour la concession du tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

CONVENTION.

L'an 1896, le 1er août,

Entre M. Gentil, chevalier de la Légion d'honneur, préfet du département de Seine-et-Oise, agissant au nom du département en vertu :

1° De la loi du 10 août 1871 ;

Digitized by Google

2° De la loi du 11 juin 1880 ;

3° Des délibérations du conseil général de Seine-et-Oise du 2 mai 1895 et du 15 avril 1896 ;

4° De la délibération de la commission départementale du 10 juillet 1896,

D'une part ;

Et M. Paul Gallotti, constructeur de chemins de fer et tramways, demeurant à Paris, 116, rue de Rennes,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet de Seine-et-Oise concède à M. Gallotti, qui accepte, la construction et l'exploitation d'une ligne de tramway à traction mécanique, à voie de 1 mètre, partant de la station d'Enghien, sur la ligne du Nord et aboutissant, d'une part, à Montmorency, rue de Clairvaux, et, d'autre part, à Saint-Gratien, extrémité de l'avenue de Soisy.

Cette ligne servira au transport des voyageurs et des messageries, dans les conditions déterminées par le cahier des charges annexé à la présente convention.

La durée de la concession sera de cinquante années à courir de la date du décret d'autorisation.

Art. 2. — De son côté, M. Gallotti s'engage à construire et à exploiter la ligne dont il s'agit conformément au cahier des charges susmentionné.

Ce cahier des charges est d'ailleurs conforme au cahier des charges type annexé au décret du 6 août 1881, sauf les modifications apportées aux articles 1, 3, 6, 7, 11, 23, 24, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 36, et la suppression des articles 25, 26, 34.

Art. 3. — Le département n'accorde à cette entreprise ni subvention ni garantie d'intérêt.

Art. 4. — Dans un délai de six mois à partir de la déclaration d'utilité publique, le concessionnaire devra constituer une société anonyme.

La société qui sera ainsi formée se substituera à lui et deviendra solidairement responsable avec lui, vis-à-vis du département, de tous les engagements qu'il aura contractés envers ce dernier.

Cette substitution devra être approuvée par décret délibéré en conseil d'État, suivant les dispositions de l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Fait double à Versailles, les jour, mois et an que ci-dessus.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — La ligne de tramway qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs et des messageries. Toutefois, ce dernier service pourra être suspendu les dimanches et fêtes, afin de permettre au concessionnaire d'utiliser toute ses ressources en personnel et matériel au transport des voyageurs.

La traction aura lieu par machine à vapeur ou tout autre moteur mécanique agréé par l'administration, notamment par moteurs électriques avec prises de courant électrique sur fil aérien.

Art. 2. — La ligne ferrée partira de Montmorency, à l'angle des rues de Clairvaux et Laboureur, et empruntera les voies publiques de cette commune ci-après désignées : rue des Haras, rue du Jeu-de-l'Arc, rue Saint-Valéry, boulevard de l'Orangerie et rue des Cheneaux ; puis, sur la commune d'Enghien, la rue du Temple, rue et place du Départ, rue et place de l'Arrivée, rue du Nord, Grande-Rue et boulevard d'Enghien, enfin, sur la commune de Saint-Gratien, la rue de l'Étang, l'avenue des Écoles, la rue de la Mairie, la rue d'Épinay, la place d'Armes, la rue de l'Église et l'avenue de Soisy.

. . . . . .

Art. 11. — Les voitures devront s'arrêter en pleine voie pour prendre ou laisser des voyageurs sur tous les points du parcours, sauf sur les parties où la trop forte inclinaison des rampes ne le permettrait pas sans inconvénient sérieux. Ces parties seront déterminées par l'administration, et un règlement, affiché dans les bureaux de la compagnie, les fera connaître au public.

Le nombre et l'emplacement des haltes seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs. Il est toutefois entendu dès à présent qu'il sera établi des stations ou des haltes pour le service des voyageurs suivant les indications ci-après : rue de Clairvaux, place de l'Arrivée à Enghien et avenue de Soisy.

Les autres articles *comme au type* (*).

(*) Voir le type, *Ann.* 1882, p. 292, et *Journal officiel* du 19 décembre 1896.

Digitized by Google

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 9)

[14 février 1896]

Travaux publics. — Égouts. — Contamination des eaux. — Réclamation d'un propriétaire non riverain. — Action non recevable. — (Sieur Crespel-Tilloy contre commune de Loos.)

Le propriétaire qui, par suite d'une convention avec un voisin, reçoit les eaux de celui-ci, n'a pas une action directe en dommages-intérêts contre une ville qui a contaminé ces eaux par suite du déversement de ses eaux d'égout.

En conséquence, ce propriétaire ne peut se plaindre que le conseil de préfecture lui ait alloué une indemnité insuffisante et ait mis à sa charge tous les frais d'expertise.

Mais, à défaut d'appel incident par la ville, la condamnation prononcée à tort contre elle doit être maintenue.

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les eaux provenant de la rue de Bazinghien s'écoulaient primitivement dans la propriété du sieur Renard et de là se déversaient dans la Deûle en suivant la pente naturelle du sol; qu'en 1872 le sieur Crespel-Tilloy s'est entendu avec le sieur Renard pour dériver dans sa propriété les eaux reçues par ce dernier; — que si, à la suite des travaux exécutés en 1884, la commune a donné ouverture contre elle à une action en dommages de la part du sieur Renard, sur la propriété duquel elle a déversé les eaux de ses égouts, l'accord intervenu entre ce propriétaire et le sieur Crespel-Tilloy n'a pu avoir pour effet de donner à ce dernier une action directe contre la commune; qu'ainsi le sieur Crespel-Tilloy n'est pas fondé à réclamer une indemnité à la commune de Loos.

Mais, considérant que la commune n'ayant présenté, par voie de recours incident, aucune conclusion tendant à obtenir décharge de la condamnation prononcée contre elle, il y a lieu simplement de rejeter la requête présentée par le sieur Crespel-Tilloy... (Rejet avec dépens.)

Digitized by Google

(N° 10)

[14 février 1896]

Travaux publics. — Chemins de fer. — Remblai. — Affaissement. — Dommages aux propriétés riveraines. — Responsabilité. — Compagnie concessionnaire et département mis hors de cause. — Expertise. — (Société générale des chemins de fer économiques.)

Lorsqu'une Compagnie concessionnaire d'un chemin de fer d'intérêt local, actionnée en indemnité à raison des dommages que l'affaissement de sa voie a causés aux terrains riverains, soutient que cet affaissement est dû à l'autorisation donnée aux riverains par le département d'appuyer leurs eaux de submersion sur le remblai du chemin de fer, le département ne peut pas être mis hors de cause. — Expertise ordonnée.

Vu : 1° la requête pour la Société générale des chemins de fer économiques... tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler — un arrêté du 23 mai 1890, par lequel le conseil de préfecture du département de la Gironde, statuant sur la réclamation des sieurs Castanet et autres, a rejeté la demande en garantie formée par la requérante contre le département, et ordonné une expertise ayant pour objet de rechercher si les dommages dont se plaignent les sieurs Castanet et autres sont dus aux travaux de construction du chemin de fer, ou bien aux submersions pratiquées par les riverains ; — *Ce faisant, attendu* que la société est concessionnaire du chemin de fer d'intérêt local du Blayais ; que, lors de la construction de la ligne, le département a imprudemment autorisé les riverains à appuyer contre le talus les eaux qu'ils dérivent périodiquement pour submerger leurs vignobles ; que le remblai, détrempé par les eaux qui ont ruiné sa base, s'est affaisé en produisant une poussée qui a déterminé des mouvements dans les terrains avoisinant la voie ; que les propriétaires lésés soutiennent que l'affaissement du remblai est dû à une exécution défectueuse des travaux de la ligne, alors qu'en réalité il est imputable à la faute commise par le département malgré les protestations de la requérante ; que, par suite, ce dernier doit être maintenu en cause ; que, en outre, les terres soulevées de chaque côté de la

voie formant aujourd'hui un contrepoids nécessaire qu'il est indispensable de maintenir afin d'assurer la stabilité de la plate-forme du chemin de fer, le département doit être tenu d'en faire l'acquisition ; que le principe de son obligation réside tant dans l'article 1382 du Code civil que dans l'article 6 de la convention du 28 mai 1881 qui met à sa charge l'acquisition des terrains nécessaires au premier établissement de la ligne ; condamner le département à la garantir des condamnations qui pourraient être éventuellement mises à sa charge, au profit des propriétaires intéressés ; — le condamner, en outre, à fournir à la société le complément de terrain jugé nécessaire pour le bon établissement de la ligne et la stabilité du remblai ; subsidiairement, au cas où le conseil ne croirait pas pouvoir statuer immédiatement au fond, dire que le département sera maintenu en cause pour être statué ultérieurement sur la responsabilité qu'il a pu encourir ; condamner le département ou tels autres défendeurs en tous les dépens ;

Vu mémoire en défense pour le département de la Gironde, représenté par le préfet... et tendant au rejet de la requête avec les dépens de 1re instance et d'appel ;

Vu : 2° la requête pour la Société générale des chemins de fer économiques... tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler — un arrêté du 5 juin 1891, par lequel le conseil de préfecture de la Gironde, statuant au fond sur la demande des sieurs Castanet et autres, l'a condamnée à leur payer diverses indemnités pour le dommage que leur auraient causé les travaux de chemin de fer exécutés par elle ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII ;

... Considérant que, pour demander l'annulation des dispositions des arrêtés attaqués par lesquels le conseil de préfecture a mis le département hors de cause et a condamné la société requérante à payer aux sieurs Castanet et autres diverses indemnités, cette dernière soutient que le département doit être déclaré responsable des accidents survenus, en raison de l'autorisation qu'il a donnée aux riverains d'appuyer leurs eaux de submersion contre le remblai du chemin de fer ; que le département est, en outre, tenu de lui fournir le supplément de terrain nécessaire pour assurer la stabilité du remblai de la voie ;

Considérant que, dans ces circonstances, c'est à tort que, par l'arrêté qui a ordonné l'expertise, le conseil de préfecture a mis le département hors de cause ;

Mais considérant que le conseil d'État n'a pas, dès à présent, les éléments nécessaires pour apprécier le bien-fondé des préten-

Digitized by Google

tions de la société; qu'il y a lieu, dès lors, avant faire droit, d'ordonner qu'il sera procédé à une expertise à l'effet de rechercher si les faits allégués par la société requérante ont pu engager la responsabilité du département et de déterminer, au cas de l'affirmative, l'étendue des obligations de ce dernier;

Art. 1er. — L'arrêté susvisé du 23 mai 1890 est annulé en tant qu'il a rejeté, sans avoir eu préalablement recours à une expertise, la demande en garantie formée par la société requérante contre le département.

Art. 2. — Il sera, avant dire droit, procédé à une expertise, à l'effet de rechercher : 1° si l'autorisation accordée par le département aux sieurs Castanet et autres d'appuyer leurs eaux de submersion contre le remblai du chemin de fer a été de nature à engager la responsabilité du département et, au cas de l'affirmative, de fixer l'étendue de cette responsabilité; 2° si, en raison de la nature du sous-sol et du poids du remblai projeté, le département procédant aux acquisitions de terrains n'aurait pas dû prévoir les mouvements qui se sont produits et comprendre, par suite, dans l'emprise du chemin de fer, les travaux qui servent actuellement de contrepoids au remblai.

Art. 3. — Cette expertise sera faite par un expert désigné par la société requérante et par le département de la Gironde ou, faute par les parties de s'entendre pour la désignation d'un expert unique, par trois experts nommés, l'un par la société, l'autre par le département et le troisième par le président de la section du contentieux du conseil d'État. Le ou les experts désignés en vertu de la présente décision prêteront serment entre les mains du vice-président du conseil de préfecture de la Gironde. Ils déposeront leur rapport au secrétariat du contentieux du conseil d'État.

Art. 4. — Les dépens sont réservés pour être supportés par la partie qui succombera en fin de cause.

Digitized by Google

(N° 11)

[14 février 1896]

Voirie (Grande). — Chemins de fer. — Pose d'une seconde voie supprimée provisoirement ; travaux exécutés par une compagnie de tramway pour la traversée de la voie, laissés à sa charge. — Compagnie de Lyon.)

Décidé que, la Compagnie de Lyon ayant dû établir une seconde voie qu'elle avait été autorisée à supprimer provisoirement, une Compagnie de tramway qui traversait la voie ferrée devait supporter les dépenses des travaux nécessaires pour la traversée de la deuxième voie, comme elle avait supporté ceux nécessaires à la traversée de la première voie, seule subsistante lors de sa concession (*).

Considérant que, si, par une décision ministérielle du 19 février 1866, la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée a été autorisée à enlever la seconde voie à la hauteur du passage à niveau de Terrenoire, cette autorisation a été donnée sous la réserve expresse qu'aucun changement ne serait apporté aux terrassements et ouvrages d'art; que la voie supprimée pouvait être rétablie à la première réquisition de l'autorité supérieure; qu'en 1890, en effet, la seconde voie a été rétablie; qu'il en résultait pour la Compagnie des chemins de fer à voie étroite la nécessité d'exécuter des travaux à la traversée de cette seconde voie;

Considérant qu'aux termes des cahiers des charges des deux compagnies, la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée ne pouvait s'opposer à des travaux de ce genre, mais qu'il était formellement stipulé qu'ils n'entraîneraient pour elle aucune dépense; que, dans ces circonstances, la Compagnie des chemins de fer à voie étroite n'est pas fondée à se prévaloir de ce que le rétablissement de la seconde voie par la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée a eu pour elle cette conséquence de la contraindre à l'exécution de ces travaux, pour soutenir qu'elle a le droit d'en demander le remboursement à titre de réparation du dommage éprouvé; qu'ainsi l'arrêté attaqué doit être annulé;

(*) Voy. l'art. 59 du cahier des charges de la Compagnie de Lyon.

Digitized by Google

Considérant que, dans son mémoire enregistré au secrétariat du contentieux du conseil d'État, le 7 mai 1894, la Compagnie des chemins de fer à voie étroite a, tout en persistant dans ses conclusions principales tendant au rejet du pourvoi, pris des conclusions additionnelles tendant subsidiairement au remboursement de dépenses qui lui auraient été occasionnées par les changements que la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée aurait apportés aux nivellement et alignement primitifs; que ses conclusions subsidiaires constituent une demande nouvelle qui n'a pas été soumise au conseil de préfecture et que la compagnie n'est pas recevable à présenter directement au conseil d'État..... (Arrêté annulé. La Compagnie des chemins de fer à voie étroite remboursera à la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée les sommes que celle-ci justifiera lui avoir payées en exécution de l'arrêté attaqué, avec les intérêts au taux légal à dater du jour du paiement. La Compagnie des chemins de fer à voie étroite est condamnée aux dépens.)

(N° 12)

[21 février 1896]

Communes. — Fourniture d'eau. — Services publics. — Fixation d'un prix nouveau pour la fourniture de l'eau destinée à l'arrosage des voies publiques ou au lavage des égouts excédant le maximum prévu. — (Compagnie des eaux de la banlieue de Paris contre commune d'Asnières.)

Vu la requête pour la Compagnie des eaux de la banlieue de Paris... tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler — un arrêté en date du 1er juillet par lequel le conseil de préfecture du département de la Seine a décidé que, par application du traité pour la fourniture et la distribution de l'eau, passé entre la Compagnie requérante et la commune d'Asnières, celle-ci ne doit payer l'eau destinée à l'arrosage des voies publiques et au lavage des égouts qu'à raison de 4 centimes le mètre cube par jour, quel que soit le volume affecté à ce service ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII ;

Considérant que, d'après l'article 10 du traité ci-dessus visé

Digitized by Google

relatif au tarif des eaux municipales, le prix des eaux destinées aux arrosages des voies publiques et au lavage des égouts est fixé à 8 centimes par mètre cube et par jour ; que ce prix sera abaissé à 4 centimes dès que le revenu brut de la Compagnie concessionnaire aura atteint, dans la commune d'Asnières, la somme de 25.000 francs ;

Mais considérant que, d'après l'article 11, le volume d'eau que la commune croira devoir prendre pour l'arrosage des voies publiques et le lavage des égouts sera réparti par l'administration municipale au mieux de ses intérêts, par un ordre de service auquel le concessionnaire devra se conformer, pourvu toutefois que le volume journalier affecté à ce service ne soit pas supérieur à 220 mètres cubes ;

Considérant que ce maximum de 220 mètres cubes a été dépassé dans une proportion notable, par suite de l'accroissement de la population et de l'extension prise par les voies publiques, éventualités qui n'avaient pas été prises en considération par les parties lors de la fixation des tarifs ; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture a décidé que le prix réduit de 4 centimes prévu par l'article 10 s'appliquait à la fourniture de l'eau pour l'arrosage des rues et le lavage des égouts au-delà du maximum convenu ; qu'il y a lieu, dans ces circonstances, de fixer pour ce volume un prix nouveau ;

Considérant que cette fourniture constitue un service public pour lequel la Compagnie requérante n'est pas fondée à réclamer l'application des dispositions de l'article 9 du traité, spéciales aux abonnements particuliers, et qu'en tenant compte de ce que l'accroissement de la population a eu pour conséquence une augmentation tant de la fourniture d'eau pour l'arrosage public que de la consommation des particuliers, il y a lieu de fixer à 8 centimes par mètre cube le prix de l'eau réclamée pour le service public des eaux et des égouts, au-delà du volume de 220 mètres cubes par jour ;

Sur les intérêts :

Sur les intérêts des intérêts :

(Arrêté annulé. La commune d'Asnières paiera à la compagnie requérante les eaux fournies pour l'arrosage des voies publiques et le lavage des égouts, au-delà du volume de 220 mètres cubes par jour, au prix de 8 centimes le mètre cube. Les sommes dues pour fourniture d'eau pour l'arrosage des voies publiques et le lavage des égouts de 1885 à 1889 porteront intérêts à partir du 9 août 1890 ; les sommes dues pour la fourniture effectuée du

Digitized by Google

1er janvier 1890 au 1er janvier 1894 porteront intérêts à partir du 14 juin 1894, et celles afférentes à la même fourniture pour l'année 1894 porteront intérêts à partir du 14 novembre 1895. Intérêts des sommes dues pour fourniture d'eau de 1885 à 1889 capitalisés aux 20 août 1891 et 14 juin 1894. Lesdits intérêts et ceux des sommes dues pour fournitures faites du 1er janvier 1890 au 1er janvier 1894 seront capitalisés au 14 novembre 1895. Surplus des conclusions de la requête rejeté. Dépens supportés par la commune d'Asnières.)

(N° 13)

[21 février 1896]

Travaux publics. — Décomptes. — Lycée. — (Sieur Langlade.)

Attachements. — Les travaux dont l'existence est reconnue doivent être payés à l'entrepreneur, encore bien qu'ils n'auraient pas fait l'objet d'attachements réguliers (*VIII*, 4°).

Carrières. — Les recherches de carrière rentrent dans les faux frais de l'entreprise. Non-lieu à indemnité (*VII*, 4°).

Substitution de sable autorisée sans convention nouvelle, à raison de l'absence du sable prévu; application du prix du bordereau (*VIII*, 2°).

Cintres. — Le frais de cintres rentrent dans les faux frais de l'entreprise, alors même qu'ils auraient été augmentés considérablement par suite des changements apportés aux plans : l'entrepreneur était tenu de se conformer sans indemnité à ces changements (*IX*).

Déblais. — Dépôt des terres de fouilles en cavaliers, provenant de la tardivité des ordres de l'architecte ; indemnité allouée, (*VIII*, 3°).

Expertise. — Récusation d'expert. — Non-recevabilité d'une demande déjà précédemment rejetée (*I*).

Nombre des experts. — Dans une instance élevée entre une ville, un entrepreneur et un architecte, le conseil de préfecture peut ordonner que l'expertise sera faite par quatre experts nommés, trois par les parties et le quatrième par le conseil de préfecture. (*II*).

Frais d'expertise. — Lorsque les experts ont été obligés de dresser le décompte qui aurait dû être fait par le maître de l'ouvrage, il y a lieu de tenir compte de cette circonstance dans la répartition des frais (X).

Taxation des honoraires d'experts. — Incompétence du conseil de préfecture pour faire directement ce règlement : arrêté annulé ; renvoi des parties devant le conseil de préfecture (X).

Intérêts. — Lorsque le conseil d'État établit : d'une part, le décompte des sommes dues à un entrepreneur, et, d'autre part, les sommes dues par celui-ci pour malfaçons, les intérêts réclamés par l'entrepreneur doivent-ils lui être alloués sur la totalité du solde de son décompte ou seulement sur la somme lui restant due après déduction de l'indemnité pour malfaçons ? — Rés. dans ce dernier sens (XI) (*).

(*) L'arrêt tranche implicitement une question dont la solution peut faire difficulté. Le système adopté par le conseil d'État se traduit, en fait, par une réduction importante du décompte de l'entrepreneur, car elle le prive dans l'espèce de dix années d'intérêts sur 60.000 francs et du bénéfice de la capitalisation demandée par lui à différentes reprises. Le décompte dressé par les experts et rectifié par le conseil d'Etat s'élevait à 581.867 fr. 88 avec intérêts du 10 mai 1886 ; mais le conseil d'Etat déduit de cette somme 60.000 francs accordés à la ville pour malfaçons, de telle sorte que la somme productive d'intérêts s'élève seulement à 521.867 fr. 88. Cette décision est-elle conforme aux principes et aux circonstances spéciales à l'affaire ?

D'un côté, on peut soutenir qu'en principe la justification des intérêts du solde de décompte résulte de ce que ce décompte représente les avances faites par l'entrepreneur en travaux ou fournitures. L'indemnité pour malfaçons, au contraire, ne représente que la somme jugée nécessaire au jour du jugement pour réparer le préjudice causé. Si elle est susceptible de produire des intérêts pour l'avenir, cela tient à ce qu'elle a été fixée en prévision d'une réparation immédiate et que, si la réparation est retardée, elle peut être présumée devoir être plus onéreuse à raison de l'aggravation du préjudice qui aura pu résulter de ce retard. Mais, pour le passé, l'indemnité de malfaçons n'est pas productive d'intérêts, car, si on les accordait, on augmenterait d'autant la somme considérée comme nécessaire à la réparation du préjudice constaté, et on accorderait une somme supérieure au dommage, contrairement au principe écrit dans l'article 1382. Dans l'espèce, le conseil d'Etat ne déclare pas l'indemnité de 60.000 francs, pour malfaçons, productive d'intérêts, mais il les accorde indirectement en les supprimant sur une somme égale due à l'entrepreneur, en aggravant encore la situation de celui-ci par la perte du bénéfice de la capitalisation qu'il avait demandé. Les principes sont donc violés. Sans doute la compensation pourra et devra se faire, mais au moment du paiement et non rétroactivement au jour de la résiliation, au jour où l'entrepreneur a

Digitized by Google

Malfaçons. — Réception provisoire ; prise de possession. — La réception provisoire, même sans réserves, et la prise de possession ne rendent pas le maître de l'ouvrage non recevable à poursuivre la demande d'indemnité pour malfaçons dont il a antérieurement saisi le conseil de préfecture (V).

Malfaçons entraînant une diminution de la solidité de l'édifice ; fixation de l'indemnité (V).

Matériel et matériaux approvisionnés indiqués dans un inventaire accepté par l'entrepreneur ; absence d'obligation pour la ville de reprendre la totalité du matériel et des matériaux approvisionnés ; détérioration des objets non inventoriés laissée à la charge de l'entrepreneur (VI).

---

fait une demande d'intérêts. On ne peut compenser une somme productive d'intérêts avec une somme qui n'en produit pas. Dans l'espèce, d'ailleurs, si l'entrepreneur a demandé les intérêts en 1896, il n'est pas justifié que la ville les ait demandés à la même époque ; il y a plus, ce n'est qu'en 1890 et 1892 qu'elle a spécifié les malfaçons qu'elle critiquait et à aucun moment elle n'a réclamé les intérêts des indemnités que les experts avaient fixées. Les arrêtés du conseil de préfecture qui ont alloué ces indemnités n'ont pas accordé les intérêts, et la Ville n'a pas formé de recours contre ces arrêtés. Il y avait des instances distinctes, deux relatives au décompte, deux concernant les malfaçons. Si ces instances avaient été jugées séparément par le conseil d'Etat, comme elles l'ont été par le conseil de préfecture, les intérêts auraient été alloués sur la totalité du décompte, et ils ne l'auraient pas été sur les indemnités pour malfaçons. La compensation se serait opérée entre les sommes dues à l'entrepreneur augmentées de leurs intérêts et celles dues par lui et fixées en principal seulement. La circonstance que les différentes instances ont été jointes et jugées ensembles par le conseil d'Etat n'est pas de nature à justifier l'échec aux principes.

Mais la thèse consacrée par le conseil d'Etat se défend également. On peut répondre, en effet, qu'il ne s'agit pas d'une compensation proprement dite, mais d'une imputation, — le décompte et les malfaçons ne peuvent être divisés. Si l'entrepreneur doit faire des réparations, la commune peut retenir les sommes équivalentes jusqu'à ce que les travaux soient remis en état, et alors il ne peut être question d'intérêts. Si, au contraire, la commune se charge des réparations, c'est à elle qu'appartient la somme nécessaire à leur exécution, et le montant des travaux doit être diminué de la moins-value fixée, car, l'entrepreneur n'ayant pas donné ce qu'il s'était engagé à fournir, le prix stipulé doit être réduit. Il ne s'agit que d'une diminution de ce prix, à raison de la qualité insuffisante des travaux. On ne peut donc dire que la commune est seule tenue en vertu du contrat et que l'entrepreneur n'est obligé qu'en vertu d'un quasi-délit étranger au marché. Il s'agit de l'exécution d'un marché unique que les deux parties doivent également exécuter ; la réparation des malfaçons rentre dans cette exécution qu'elle complète en assurant aux travaux le degré de perfection stipulé.

Procédure. — Conclusions ; signification. — Lorsqu'un procès s'élève entre une ville, un entrepreneur et un architecte, l'arrêté du conseil de préfecture n'est pas irrégulier, par cela seul que les conclusions prises par la ville contre l'architecte n'auraient pas été notifiées à l'entrepreneur. Ce fait ne peut faire grief à l'entrepreneur (II).

Conseil de préfecture. — Audiences multiples. Composition différente. — Lorsqu'une affaire a occupé plusieurs audiences, la circonstance qu'aux dernières audiences le préfet aurait pris la place d'un conseiller appelé à remplacer le secrétaire général comme commissaire du gouvernement n'est pas de nature à vicier l'arrêté, si, à la première audience où la composition du conseil a été modifiée, les parties ont repris leurs conclusions (III) (*).

Résiliation sans indemnité. — Décidé que le retard dans le paiement des acomptes, les modifications importantes du projet, la remise tardive des plans dues à l'organisation défectueuse du service d'architecture justifiaient la résiliation demandée par l'entrepreneur et l'annulation de la mise en régie prononcée, mais que cependant l'entrepreneur n'avait droit à aucune indemnité à raison de ses propres torts vis-à-vis de la ville (IV).

Sujétion. — Maçonnerie à joints incertains nécessitée pour la bonne exécution d'un travail non prévu ; allocation d'une plus-value, bien que cette sujétion n'ait été ordonnée que verbalement par l'inspecteur (VII, 2°).

Vu : 1° la requête pour le sieur Langlade, tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler — un arrêté, en date du 8 avril 1889, par lequel le conseil de préfecture du département de l'Ariège a rejeté la demande de résiliation présentée par le requérant, le 10 avril 1883, réglé à 439.443 fr. 60 le décompte des travaux exécutés jusqu'au jour où les experts, désignés en exécution d'un précédent arrêté du conseil de préfecture ont commencé leurs opérations, sous réserve de l'examen ultérieur des questions relatives : 1° aux frais des cintres pour surfaces voûtées autres que celles des caves; 2° à l'emploi de matériaux défec-

(*) En fait, le préfet avait assisté comme auditeur aux deux premières audiences ; et à la dernière qu'il avait présidée, il avait prié les avocats de reproduire les observations présentées aux audiences précédentes, et ceux-ci avaient déclaré que cela leur paraissait inutile ; l'arrêté constatait, enfin, que les parties consultées avaient répondu n'avoir aucune objection à faire à la nouvelle composition du conseil et renoncer à tirer aucun grief de ce fait.

Digitized by Google

tueux ou aux malfaçons ; 3° aux réclamations de l'entrepreneur concernant des travaux qui auraient été omis dans le décompte dressé par les experts, — et partagé entre les parties les frais de l'expertise liquidés à la somme de 14.552 fr. 45 ;

Vu le mémoire en défense, ensemble le recours incident présentés pour la ville de Foix, tendant à ce qu'il plaise au conseil : 1° rejeter la requête du sieur Langlade et, faisant droit aux conclusions du recours incident, déclarer nulle la tierce expertise, pour cause de suspicion légitime du tiers-expert désigné et à raison du défaut de vérifications personnelles de ce dernier sur des points essentiels ; annuler, par voie de conséquence, les dispositions de l'arrêté attaqué qui se fondent sur le rapport du tiers-expert et ordonner une nouvelle tierce-expertise... ; condamner le sieur Langlade en tous les dépens y compris les frais d'expertises ;

Vu : 2° la requête, tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler un arrêté en date du 1er avril 1890, par lequel le conseil de préfecture du département de l'Ariège a rejeté les nouvelles demandes de résiliation présentées par cet entrepreneur, les 26 décembre 1885 et 10 mai 1886 ; déclaré régulière la mise en régie prononcée contre lui, le 11 avril 1886 ; ordonné une expertise à l'effet de dresser le décompte des travaux exécutés à partir de la limite à laquelle s'étaient arrêtées les opérations de la première expertise jusqu'à la date de la mise en régie, de rechercher les malfaçons pouvant exister dans tous les travaux du sieur Langlade, d'établir la valeur du matériel appartenant à cet entrepreneur et le prix des matériaux approvisionnés dont la régie a pu faire usage ; ordonné que le sieur Galinier, architecte, devrait suivre les opérations de l'expertise, et lui a donné la faculté de désigner un expert pour concourir à ces opérations sur les points où la responsabilité de l'architecte serait en jeu ; s'est déclaré incompétent pour statuer sur l'appel en garantie du sieur Barrau, ancien maire, par la ville ; prescrit enfin le remboursement du cautionnement de l'entrepreneur ;

Vu le mémoire en défense, ensemble le recours incident présentés pour la ville de Foix, tendant : 1° au rejet de la requête avec dépens ; 2° à ce que, faisant droit aux conclusions du recours incident, le conseil réforme l'arrêté attaqué en tant qu'il a prescrit le remboursement du cautionnement avant la liquidation définitive des comptes de l'entreprise et la réception définitive des travaux ;

Vu le mémoire en défense présenté pour le sieur Galinier, archi-

tecte, chargé de la direction des travaux du lycée, tendant au rejet de la requête, en tant qu'elle est dirigée contre lui;

Vu : 3° la requête présentée pour le sieur Langlade, tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler: — 1° un arrêté, en date du 12 février 1892, par lequel le conseil de préfecture du département de l'Ariège, statuant après l'expertise ordonnée par son précédent arrêté du 1er avril 1890, a condamné le requérant à payer à la ville la somme de 39.274 fr. 70, à titre d'indemnité pour diverses malfaçons, réglé les travaux exécutés jusqu'à la mise en régie, fixé la valeur des matériaux approvisionnés dont la régie avait fait usage, arrêté la somme à rembourser à l'entrepreneur pour l'entretien de certaines rues et fixé à 118.636 fr. 43 la dette de la ville de ces divers chefs, donné acte au sieur Langlade de l'évaluation de son matériel à l'état neuf au jour de la mise en régie et au jour de la visite des experts; donné acte à la ville des différences constatées par les experts entre les profondeurs réelles des fondations et celles qui avaient été portées dans le premier décompte; réglé les honoraires de l'architecte, ordonné une nouvelle expertise à l'effet de rechercher l'existence et de préciser l'importance de diverses malfaçons au sujet desquelles la décision du conseil de préfecture a été réservée, et partagé par moitié entre les parties les frais d'expertise s'élevant à 20.710 fr. 28; 2° en tant que de besoin, un arrêté du même conseil de préfecture en date du 5 août 1890, qui, sur la demande du tiers-expert, a précisé la mission donnée aux experts par l'arrêté du 1er avril 1890; — déclarer non recevables ou mal fondées les réclamations de la ville de Foix relatives aux malfaçons, condamner la ville à lui payer..., lui allouer les intérêts à partir de sa première demande et les intérêts des intérêts à partir des 16 avril et 26 décembre 1885, 10 mai 1886, 26 avril 1887, 7 mai et 20 septembre 1888, 15 février 1889, 10 février et 12 juillet 1890, 21 juin 1891, 27 mai 1893 et 14 février 1894; condamner la ville en tous les dépens, y compris les frais de l'expertise; subsidiairement réduire les honoraires des experts ;

Vu le mémoire en défense présenté pour la ville de Foix tendant au rejet de la requête avec dépens;

Vu : 4° la requête présentée pour le sieur Langlade, tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler : 1° un arrêté, en date du 25 juillet 1893, par lequel le conseil de préfecture du département de l'Ariège a condamné le requérant à payer à la ville la somme de 28.782 fr. 61 à titre d'indemnité pour diverses malfaçons et mis à la charge de cet entrepreneur la somme de

Digitized by Google

2.912 fr. 95 représentant les frais de l'expertise ordonnée par l'arrêté du 12 février 1892 ; 2° en tant que de besoin, un arrêté en date du 25 mars 1892, qui a étendu la mission donnée aux experts par ce dernier arrêté.

Considérant que les quatre requêtes ci-dessus visées du sieur Langlade sont dirigées contre des arrêtés du conseil de préfecture du département de l'Ariège, qui ont statué sur les difficultés relatives à l'exécution du marché passé entre la ville de Foix et le sieur Langlade pour le premier lot des travaux de construction d'un lycée, ainsi qu'au règlement des comptes de cette entreprise ; qu'elles sont connexes et qu'il y a lieu de les joindre pour y statuer par une seule décision ;

I. Sur les conclusions de la ville tendant a la récusation *pour cause de suspicion légitime du tiers-expert désigné par l'arrêté du 15 février 1887 et à l'annulation, avec toutes ses conséquences de droit, de la tierce-expertise :*

Considérant que cette demande constitue la reproduction de celle que le conseil d'État, statuant au contentieux, a rejetée par sa décision du 8 août 1888 ; qu'elle n'est, dès lors, pas recevable ;

II. Sur les conclusions de l'entrepreneur tendant a l'annulation du même arrêté par les motifs : 1° *que toutes les conclusions de la ville n'auraient pas été notifiées au requérant ; 2° que le conseil de préfecture aurait ordonné une expertise irrégulière en donnant au sieur Galinier, architecte, la faculté de désigner un expert pour procéder, avec les experts désignés par la ville, l'entrepreneur et le conseil de préfecture, aux opérations de l'expertise concernant les malfaçons :*

Considérant, d'une part, que, si le conseil de préfecture n'a pas ordonné la notification à l'entrepreneur des conclusions prises par la ville contre l'architecte, cette circonstance n'est pas de nature à faire grief au sieur Langlade qui n'est, dès lors, pas fondé à soutenir que la procédure suivie à son égard a été irrégulière ;

Considérant, d'autre part, que les dispositions de l'article 14 de la loi du 22 juillet 1889, prévoyant une expertise par trois experts, ne peuvent être appliquées dans leur lettre qu'au cas où deux parties seulement sont en cause ; que, dans l'espèce, l'entrepreneur et l'architecte avaient des intérêts distincts : qu'ainsi l'arrêté du 1er avril 1890, loin de violer les dispositions précitées, a fait une exacte application de la loi en donnant à chaque partie le droit de désigner un expert, un quatrième expert devant être nommé par le conseil de préfecture.

III. Sur les conclusions de l'entrepreneur tendant a l'annulation de l'arrêté du 1er avril 1890, *par le motif que le conseil de préfecture n'aurait pas eu, à toutes les audiences auxquelles la cause a été appelée, la même composition :*

Considérant qu'il résulte des mentions de l'arrêté attaqué que, si, aux audiences des 24 et 25 février 1890, le préfet, qui n'avait pas siégé à la précédente audience, consacrée aux débats de l'affaire, a remplacé un des conseillers de préfecture appelé lui-même à remplir, à la place du secrétaire général empêché, les fonctions de commissaire du gouvernement ; le sieur Langlade a déposé, à l'audience même du 24 février, des conclusions tendant à ce qu'il lui soit donné acte de ce qu'il persistait dans les demandes et fins des mémoires précédemment déposés au greffe du conseil de préfecture ; qu'il a ainsi repris ses conclusions devant le conseil composé de tous les membres qui ont pris part au jugement ; que, par ce motif le requérant ne saurait être admis à arguer de la prétendue irrégularité qu'il relève ;

IV. Sur les conclusions de l'entrepreneur tendant a faire prononcer la résiliation de son marché *et la nullité de l'arrêté de mise en régie avec indemnité à la charge de la ville :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction, de la correspondance versée au dossier, ainsi que des expertises, que les retards apportés au mandatement des acomptes sur lesquels les promesses faites et les dispositions du contrat donnaient au sieur Langlade le droit de compter les modifications importantes au projet qui avait servi de base à l'adjudication, les remaniements successifs des plans et dessins au cours des travaux et leur remise, souvent tardive, à l'entrepreneur, les difficultés incessantes qui ont eu pour cause l'éloignement de l'architecte et l'organisation défectueuse du service d'architecture justifiaient, à la date où l'entreprise a été mise en régie, la demande de résiliation présentée par le sieur Langlade ; qu'il y a lieu, en conséquence, de prononcer la résiliation du marché à la date du 11 avril 1886 et de décharger le requérant des conséquences de la régie ;

Mais considérant que la ville a eu à souffrir du mauvais vouloir du sieur Langlade, de ses refus d'exécuter les ordres à lui donnés dans les limites des conditions de son marché et des difficultés suscitées aux entrepreneurs des autres lots, circonstances qui ont eu pour conséquence un retard dans l'achèvement de la construction du lycée et que, à raison de ces torts de l'entrepreneur, aucune indemnité de résiliation ne doit lui être allouée ;

V. En ce qui concerne les malfaçons : — *Sur les conclusions du*

Digitized by Google

sieur Langlade tendant à faire décider que la ville était forclose du droit de demander la réparation des malfaçons après l'expiration du délai d'un an qui a suivi la réception provisoire des travaux et la prise de possession du lycée; que, tout au moins pour les malfaçons des maçonneries de fondations, l'action de la ville aurait été éteinte par l'effet d'une convention intervenue entre le maire et le sieur Langlade, le 13 décembre 1884:

Mais considérant, d'une part, qu'antérieurement à la date de la réception provisoire (20 février 1880) la ville avait conclu, devant le conseil de préfecture à l'allocation d'indemnités à raison des malfaçons des maçonneries, de l'emploi de matériaux défectueux, de l'insuffisance des quantités de chaux employées dans les mortiers et des conséquences que ces manquements aux règles de l'art et aux conditions du marché pouvaient avoir pour la solidité et le bon aspect de l'édifice; qu'ainsi la Ville avait sauvegardé ses droits et qu'elle ne pouvait être tenue de reproduire ces réclamations, sur lesquelles le conseil de préfecture n'avait pas encore statué, soit dans le procès-verbal de réception provisoire, soit dans un acte postérieur;

Considérant, d'autre part, que la convention intervenue, le 13 décembre 1884, entre le maire et le sieur Langlade, ne contient aucune disposition d'où on puisse inférer que la ville ait entendu renoncer au droit de demander la réparation des malfaçons des fondations pouvant compromettre la solidité des constructions;

Au fond:

Considérant qu'il résulte de l'instruction, notamment des expertises, que les travaux du sieur Langlade ont été mal exécutés, que les murs présentent de nombreuses fissures provenant d'un tassement des maçonneries, lequel doit être attribué à ce que le fond des fouilles n'a pas été réglé avec les précautions nécessaires, à ce que les maçonneries et, spécialement, les maçonneries des fondations ont été mal hourdées, enfin à des fautes commises lors de la confection des surfaces cintrées et de l'enlèvement des cintres; que, d'autre part, dans toutes les maçonneries, les quantités de chaux hydraulique employées dans les mortiers ont été notablement inférieures à celles qui étaient exigées par le marché et qu'il en est résulté une diminution de la solidité de l'édifice; qu'enfin pour les maçonneries apparentes les matériaux employés et les façons données sont, en grande partie, non conformes aux conditions du devis et nécessitent de nombreuses réfections;

Considérant que l'entrepreneur est responsable de toutes ces malfaçons; qu'il ne justifie pas que leurs conséquences aient été

aggravées par des vices du plan ; qu'il doit donc être condamné à indemniser complètement la ville ;

Considérant que le conseil de préfecture, par ses deux arrêtés des 12 février 1892 et 25 juillet 1893, a fixé à 68.067 fr. 31 le total des indemnités dues de ce chef par le sieur Langlade, mais qu'il résulte de l'instruction que cette indemnité est exagérée ; que, notamment, la somme allouée pour insuffisance de chaux hydraulique dans les mortiers fait, en partie, double emploi avec celle qui a été accordée pour la réparation ou la réfection des murs crevassés, et qu'il sera fait une exacte appréciation du dommage causé à la ville en réduisant à 60.000 francs la somme que l'entrepreneur doit être condamné à lui payer ;

VI. En ce qui concerne le matériel de l'entreprise du sieur Langlade et les matériaux approvisionnés par cet entrepreneur a la date de la mise en régie :

Considérant qu'à la suite de la mise en régie la ville a fait dresser un inventaire descriptif du matériel de l'entreprise et des matériaux approvisionnés dont la régie devait se servir et que le sieur Langlade a accepté cet inventaire quant aux dimensions et au nombre des objets inventoriés ;

Considérant qu'en conséquence de la décision prise ci-dessus, qui annule la mise en régie et prononce la résiliation de l'entreprise la ville doit être condamnée à payer au sieur Langlade la valeur, à la date de la cessation des travaux de cet entrepreneur, des objets portés à l'inventaire, c'est-à-dire de ceux dont la ville a pris charge, la propriété de ces objets demeurant acquise à cette dernière et qu'il sera fait une exacte évaluation de la somme due au sieur Langlade, de ce chef, en la fixant, conformément aux conclusions du rapport du tiers-expert Périssé, à 38.277 fr. 94 ;

Considérant que l'entrepreneur soutient que la ville doit lui payer, en outre, la partie de son matériel et de ses approvisionnements qui n'a pas été portée à l'inventaire ou, tout au moins, ceux de ces objets dont la ville s'est servie ;

Mais considérant qu'aucune disposition du marché n'obligeait la ville, en cas de résiliation, à acquérir la totalité du matériel de l'entrepreneur, et que ce dernier ne peut, dans les conditions où la résiliation est prononcée, prétendre à une indemnité pour les pertes subies sur les objets dont la disposition lui a été laissée : qu'enfin il n'est pas justifié que la Ville ait usé du matériel ou des matériaux non inventoriés ;

VII. Sur les difficultés relatives au décompte des travaux

Digitized by Google

EXÉCUTÉS JUSQU'AU JOUR OU ONT COMMENCÉ LES OPÉRATIONS DE LA PREMIÈRE EXPERTISE :

1° *En ce qui concerne le jointement des maçonneries en pierres de Montjoie petit appareil et des maçonneries en mosaïques à joints hexagonaux :*

..... (Travail non exécuté; prix n° 18 appliqué sous déduction d'une moins-value de 1 fr. 75, par mètre cube);

En ce qui concerne les maçonneries en moellons bruts :

..... (Volume de 10.543 mètres cubes contesté, sans justification, par la ville ; substitution des galets aux moellons pour une partie des maçonneries des fondations, autorisée sous la seule réserve que l'entrepreneur paierait à la ville le prix des galets employés, au prix de 1 franc le mètre cube ; application à cette maçonnerie de galets du prix de la maçonnerie en moellons);

En ce qui concerne les enduits en ciment des fosses :

..... (Malfaçons imputables à l'entrepreneur n'étant pas de nature à justifier le refus de toute allocation : allocation fixée à 1.800 fr. 39, représentant le prix du bordereau diminué d'un quart) ;

En ce qui concerne l'extraction des blocs granitiques ou galets rencontrés dans les fouilles :

..... (Contestation du volume non justifiée) ;

En ce qui concerne les 125 mètres cubes de maçonneries à pierres sèches, pour lesquelles des galets ont été employés :

..... (Le prix de 4 fr. 50 par mètre cube ne tient pas compte de la valeur des matériaux employés, lesquels ont été payés par l'entrepreneur à la ville au prix de 1 franc le mètre cube ; il y a lieu, par suite, d'ajouter au décompte la somme de 125 francs) ;

2° *En ce qui concerne la plus-value réclamée pour la maçonnerie à joints incertains du mur de soutènement au chemin de Ganac :*

Considérant qu'il résulte de l'expertise que la maçonnerie ordinaire eût été insuffisante pour cet ouvrage, dont la construction, non prévue au devis, a été commandée à l'entrepreneur, et qu'il était nécessaire, pour en assurer la solidité, de faire la maçonnerie à joints incertains; que, dès lors, et sans qu'il soit besoin d'examiner si cette façon spéciale a été prescrite au sieur Langlade par un ordre écrit de l'architecte ou seulement commandé verbalement par l'inspecteur des travaux, il y a lieu de condamner la ville à payer le prix de l'ouvrage qui a été exécuté conformément aux règles de l'art ;

Considérant qu'il sera fait une juste appréciation de la plus-

value à accorder à l'entrepreneur pour les sujétions de cette maçonnerie, en la fixant à 3 fr. 50 par mètre cube ; que, le conseil de préfecture n'ayant alloué au sieur Langlade que 1 fr. 50 par mètre cube, il y a lieu d'ajouter au décompte, de ce chef, 857 fr. 16, pour 428^{m3},580 ;

En ce qui concerne la plus-value réclamée pour les difficultés de fouille des terrains dans lesquels ont été trouvés les gros blocs granitiques :

..... (La plus-value allouée à l'entrepreneur, pour l'extraction de ces gros blocs granitiques, tient compte de toutes les sujétions occasionnées dans les fouilles par la présence de ce rocher) ;

3° *En ce qui concerne les indemnités réclamées en raison de la substitution de la pierre de Montjoie à la pierre de Léran prévue au devis pour frais de recherches de carrières à Léran :*

Considérant qu'il n'est produit aucune justification de nature à établir que les carrières de Léran n'eussent pas pu fournir les matériaux nécessaires à la construction du lycée ; que la substitution de la pierre de Montjoie à la pierre de Léran, demandée par l'entrepreneur, n'a été autorisée qu'à la condition que les prix ne subiraient pas d'augmentation ; que, dans ces circonstances, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a rejeté la demande de plus-value formulée par le sieur Langlade, en raison de ce changement ;

Considérant, d'autre part, que les dépenses qu'a pu faire l'entrepreneur pour rechercher, en dehors des carrières exploitées, de nouvelles carrières susceptibles de fournir les pierres prévues au devis, font partie des faux frais de l'entreprise et ne peuvent, à aucun titre, incomber à l'administration municipale ;

4° *En ce qui concerne la substitution de la pierre de Montpaon à la pierre de Beaucaire :*

..... (Plus-value de 12 francs par mètre cube déclarée suffisante) ;

En ce qui concerne la plus-value réclamée par le sieur Langlade en raison de l'obligation qui lui aurait été imposée d'employer pour le mortier de chaux du Teil une quantité de chaux supérieure à celle qu'il pouvait être tenu de fournir sans augmentation de prix :

..... (La proportion de chaux et de sable exigée rentrait dans les limites des conditions du devis) ;

VIII. Sur les conclusions du recours incident :

1° *En ce qui concerne les déblais exécutés pour le dérasement de la plate-forme de la construction :*

..... (Prix n° 1 du bordereau de 1 fr. 10 appliqué avec raison) ;

Digitized by Google

En ce qui concerne la réduction de 25 0/0 réclamée par la ville sur le cube des maçonneries de pierre de taille de gros appareil et des maçonneries en briques :

..... (Rejet : l'article 21 du cahier des charges relatif aux travaux cachés n'est pas applicable) ;

2° *En ce qui concerne la réduction demandée par la ville sur le prix des maçonneries de béton et des maçonneries de moellons bruts en raison de la substitution du sable de mine au sable de rivière :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'emploi du sable de mine a été autorisé à la place du sable de rivière qui faisait défaut ; que, dès lors, et en l'absence d'une convention spéciale fixant un prix nouveau pour les maçonneries hourdées en mortier de sable de mine, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a alloué à l'entrepreneur les prix du bordereau établis pour les maçonneries en mortier de sable de rivière ;

3° *En ce qui concerne le dépôt des terres de fouilles en cavaliers :*

Considérant qu'il n'est pas contesté que trois mille mètres cubes de déblais ont été mis en cavaliers en attendant leur transport à l'emplacement où ils devaient être employés en remblais et qu'il résulte de l'instruction que cette main-d'œuvre non prévue au marché a été la suite nécessaire de l'indication tardive donnée au sieur Langlade de l'emplacement des remblais; que, par suite, c'est avec raison que le conseil de préfecture a condamné la ville à la payer à l'entrepreneur en sus du prix fixé au bordereau pour l'extraction des déblais de fouilles et leur transport ;

4° *En ce qui concerne les travaux exécutés en régie par l'entrepreneur :*

Considérant que le conseil de préfecture a fixé à 11.243 fr. 75 la somme à allouer au sieur Langlade de ce chef; que la ville demande le retranchement de 7.137 fr. 77 correspondant à des travaux qui n'auraient pas été l'objet d'attachements réguliers ;

Mais considérant que l'existence même des travaux pour lesquels la somme contestée a été allouée n'est pas déniée par la ville ; qu'elle ne saurait donc être dispensée de les payer ; que, pour tenir compte de l'irrégularité des attachements, le conseil de préfecture, conformément aux conclusions du rapport du tiers-expert, a fait subir aux quantités relevées dans les états de situation remis chaque mois à l'administration par le sieur Langlade une réduction de 25 0/0 et condamné la ville à payer le surplus ; que cette décision a fait une exacte appréciation des droits respectifs des parties en cause et doit, par suite, être maintenue ;

Digitized by Google

IX. Sur les difficultés relatives au règlement des travaux exécutés entre le jour ou ont commencé les opérations de la première expertise et la date de la mise en régie :

En ce qui concerne les dépenses d'entretien de diverses voies publiques :

..... (Les parties ont accepté à l'audience du conseil de préfecture le compte dressé par l'expert) ;

En ce qui concerne les crépis :

..... (Le prix du bordereau pour crépis à deux couches étant inapplicable au crépis à une seule couche qui a été fait, le conseil de préfecture a composé avec raison un prix nouveau pour ce travail) ;

En ce qui concerne la taille des briques :

..... (Le travail qu'a dû faire l'entrepreneur n'ayant eu pour objet que de réparer une malfaçon des maçonneries, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a refusé de condamner la ville à le payer) ;

En ce qui concerne le curage et le dégarnissage des joints de briques sur les surfaces à rejointoyer :

..... (Grief non justifié) ;

En ce qui concerne les travaux à l'économie :

..... (Travaux non justifiés).

En ce qui concerne les frais des instances relatives au terrain Sauzy :

..... (Dépenses réclamées non justifiées) ;

X. En ce qui concerne les cintres des surfaces voutées autres que celles des caves :

Considérant que la dépense des cintres rentre dans les faux frais qui sont à la charge de l'entreprise aux termes de l'article 18 du devis ; que le sieur Langlade soutient, il est vrai, que, par suite de changements apportés aux plans primitifs, les frais de cintres ont été plus considérables que ceux qui pouvaient être prévus lors de l'adjudication, mais que l'article 46 du cahier des charges, qui dispose que l'entrepreneur devra subir sans modifications des prix les changements qui pourraient être apportés au projet, s'oppose à la recevabilité de cette réclamation ;

En ce qui concerne la plus-value réclamée pour sujétions imprévues de taille de pierre et des briques *dans les bâtiments* 1 *et* 2 :

..... (Demande nouvelle dès lors non recevable, en ce qui concerne le bâtiment n° 2 ; indemnité de 1.121 fr. 30 allouée pour le bâtiment n° 1 déclarée suffisante) ;

En ce qui concerne les frais d'expertise :

Digitized by Google

Considérant qu'il y a lieu de tenir compte, pour la répartition des frais d'expertise, de cette circonstance que les experts ont dû dresser eux-mêmes les décomptes des travaux sur lesquels le conseil de préfecture était appelé à statuer ; que l'obligation d'établir ces décomptes incombait à la ville, qu'il sera fait une exacte appréciation des circonstances de l'affaire en mettant les frais des trois expertises pour trois cinquièmes à la charge de la ville, et pour deux cinquièmes à la charge du sieur Langlade ;

Considérant que l'entrepreneur a conclu à la réduction des honoraires alloués aux experts chargés de l'expertise ordonnée par l'arrêté du 1er avril 1890 ;

Considérant qu'il résulte des dispositions de la loi du 22 juillet 1889 que les vacations, frais et honoraires des experts doivent être liquidés et taxés par arrêté du président du conseil de préfecture, sauf aux parties à contester cette liquidation, dans le délai fixé, devant le conseil de préfecture, statuant en chambre du conseil ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la liquidation des frais d'expertise a été opérée directement par l'arrêté attaqué du 12 février 1892, qui a statué sur le fond ; qu'en procédant de la sorte le conseil de préfecture a excédé les limites de sa compétence, et que, sur ce point, son arrêté doit être annulé ;

XI. Sur les intérêts :

Sur les intérêts des intérêts.....

Art. 1er. — Le marché du sieur Langlade est déclaré résilié à la date du 11 avril 1886 ; en conséquence, est déclarée nulle et de nul effet la mise en régie prononcée par l'arrêté du maire à cette date et les conséquences de cette régie demeureront à la charge de la ville de Foix. — Art. 2. La ville paiera au sieur Langlade la somme de 38.277 fr. 94 représentant la valeur du matériel et des matériaux approvisionnés que la ville a utilisés pour le parachèvement des travaux et qui resteront sa propriété ; le décompte des travaux, arrêté par le conseil de préfecture à la somme de 540.807 fr. 39 est majoré des sommes suivantes : 1.800 fr. 39 pour enduits en ciment des fosses, 125 francs pour maçonneries en pierres sèches construites avec des galets, 857 fr. 16 pour maçonneries à joints incertains du mur de soutènement du chemin de Ganac ; la somme dont le sieur Langlade est constitué débiteur envers la ville pour malfaçons est fixée à 60.000 francs. En conséquence, la ville paiera au sieur Langlade, sauf imputation des acomptes déjà versés, la somme de 521.867 fr. 88 avec les intérêts à partir du 10 mai 1886, et les intérêts des intérêts à partir des

7 mars 1888, 12 juin 1889, 12 juillet 1890, 27 juillet 1892, 14 février 1894 et 3 avril 1895. — Art. 3. Les frais d'expertise sont mis pour trois cinquièmes à la charge de la ville et pour le surplus à la charge du sieur Langlade. — Art. 4. Les arrêtés ci-dessus visés du conseil de préfecture de l'Ariège sont réformés en ce qu'ils ont de contraire à la présente décision. — Art. 5. L'arrêté du 12 février 1892 est, en outre, annulé pour incompétence dans celle de ses dispositions par laquelle il a liquidé directement les frais et honoraires des experts désignés en exécution de l'arrêté du conseil de préfecture du 1er avril 1890 ; les parties sont renvoyées à se pourvoir en liquidation et taxe de ces frais et honoraires conformément à la loi. — Art. 6. Le surplus des conclusions du sieur Langlade et de la ville de Foix est rejeté. — Art. 7. Les dépens dont il est fait masse seront supportés, trois quarts par la ville de Foix, un quart par le sieur Langlade.

Digitized by Google

LÉGISLATION ET STATISTIQUE ÉTRANGÈRES

(N° 14)

ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE.

LOI DU 14 AOUT 1896
AYANT POUR BUT DE FACILITER LA CONSTRUCTION DES CHEMINS DE FER LÉGERS EN GRANDE-BRETAGNE

(59 ET 60 VICTORIA. — CHAPITRE 48).

TABLE DES ARTICLES.

	Pages.
I. — Institution d'une Commission des chemins de fer légers	69
II. — Demande en autorisation de chemins de fer légers.	70
III. — Pouvoirs des autorités locales en vertu d'un arrêté...	71
IV. — Prêts du Trésor	72
V. — Avances spéciales par le Trésor	72
VI. — Limitation du montant des prêts et subventions à faire par les Commissaires de la Dette nationale	74
VII. — Examen des demandes par les Commissaires des chemins de fer légers	74
VIII. — Présentation de l'arrêté au Ministère du Commerce pour approbation	76
IX. — Examen de l'arrêté par le Ministère du Commerce...	77
X. — Approbation de l'arrêté par le Ministère du Commerce.	78
XI. — Clauses pouvant être insérées dans l'arrêté	78
XII. — Application de la législation générale des chemins de fer	79

Digitized by Google

Pages.

XIII. — Règles à suivre pour la fixation du prix d'achat des terrains et des dommages et intérêts lors de la prise de possession 80
XIV. — Paiement du prix d'achat ou des dommages et intérêts. 81
XV. — Dispositifs relatifs au Ministère du Commerce 81
XVI. — Dépenses des autorités locales 82
XVII. — Commissions mixtes 83
XVIII. — Exploitation d'un chemin de fer ordinaire comme chemin de fer léger 84
XIX. — Droit pour les propriétaires de céder gratuitement des terrains ou d'avancer des fonds pour un chemin de fer léger 84
XX. — Faculté de céder des terrains de la Couronne 85
XXI. — Dispositifs relatifs aux communes 85
XXII. — Conservation des sites pittoresques et des objets présentant un intérêt historique 86
XXIII. — Raccordements avec les chemins de fer existants 86
XXIV. — Modifications à un arrêté 86
XXV. — Dispositifs concernant les télégraphes 87
XXVI. — Application à l'Écosse 87
XXVII. — Étendue d'application du présent acte 89
XXVIII. — Définitions 89
XXIX. — Titre abrégé 90
Annexes 90

Il est ordonné par Sa T. E. M. la Reine, avec l'avis et le consentement des Chambres des Lords et des Communes, assemblées dans le Parlement actuel, ce qui suit :

I. — Institution d'une Commission des chemins de fer légers.

1. — En vue de faciliter la construction et l'exploitation de chemins de fer légers en Grande-Bretagne, il y sera institué une Commission composée de trois commissaires qu'on appellera *Commissaires des chemins de fer légers*, et qui seront nommés par le Président du « Board of Trade ».

2. — Les Commissaires des chemins de fer légers auront pour mission d'assurer l'exécution du présent acte et de fournir, dans la mesure du possible, toutes facilités pour l'étude et la mise au point des propositions tendant à la construction des chemins de fer légers.

Digitized by Google

3. — Si une des places de Commissaire des chemins de fer légers vient à être vacante par suite de mort, de démission, d'incapacité ou autrement, le Président du Board of Trade peut nommer quelque autre personne pour remplir la vacance, et cela autant de fois que le cas se présentera.

4. — On payera à l'un des Commissaires le traitement que le Trésor jugera bon, mais dans la limite d'un maximum de 1.000 livres sterling par an.

5. — Le Board of Trade a la faculté, sous la condition de se concerter préalablement avec le Trésor au sujet du nombre des emplois et de la rémunération à leur accorder, de nommer et employer tel nombre de fonctionnaires et agents qu'il jugera nécessaire pour l'exécution de la mission confiée aux Commissaires des chemins de fer légers en application du présent acte ; il peut, de même, destituer tout fonctionnaire ou agent qu'il a ainsi nommé ou employé.

6. — Les traitements et rémunérations ci-dessus indiqués et toutes les dépenses engagées par les Commissaires des chemins de fer légers avec la sanction du Trésor et en exécution du présent acte, seront payés sur les crédits ouverts par le Parlement autant qu'il n'existera pas de provisions spécifiées par cet acte pour leur paiement, ou résultant des dispositions de cet acte.

7. — Deux quelconques des Commissaires peuvent agir en leur nom collectif.

8. — Les pouvoirs des Commissaires des chemins de fer légers devront, à moins qu'ils ne soient renouvelés par le Parlement, prendre fin le 31 décembre 1901.

II. — Demande en autorisation de chemins de fer légers.

1. — Toute demande, tendant à obtenir un arrêté autorisant un chemin de fer léger d'après les conditions du présent acte, devra être adressée aux Commissaires des chemins de fer légers, et elle pourra être présentée :

a) Soit par le conseil d'un comté, d'un bourg, d'un district, à travers le territoire duquel doit passer le chemin de fer proposé ;

b) Soit par un particulier, une personne civile, une compagnie ;

c) Soit conjointement par quelques-uns des conseils, personnes civiles, compagnies, particuliers désignés ci-dessus.

Digitized by Google

III. — Pouvoirs des autorités locales en vertu d'un arrêté.

1. — Le conseil de tout comté, bourg ou district, peut, s'il y est autorisé par un arrêté en vertu du présent acte :

a) Entreprendre par lui-même la construction et l'exploitation ou passer un contrat pour la construction et l'exploitation du chemin de fer léger autorisé;

b) Avancer à une compagnie de chemin de fer léger, soit à titre de prêt, soit sous la forme d'une partie du capital-actions de la compagnie, soit partiellement sous l'une et l'autre forme, toute somme autorisée par l'arrêté ;

c) Se joindre à un autre conseil, à un particulier ou à une réunion de particuliers pour exécuter l'une quelconque des opérations ci-dessus mentionnées ;

d) Et, enfin, faire tout autre acte se reliant incidemment à quelqu'une des opérations ci-dessus mentionnées, quand l'autorisation en est donnée par l'arrêté.

2. — Il est spécifié ce qui suit :

a) Aucun arrêté autorisant un conseil : soit à entreprendre la construction et l'exploitation d'un chemin de fer léger, soit à passer un contrat pour en assurer la construction et l'exploitation, soit à avancer des fonds à une compagnie de chemin de fer léger, ne pourra être pris que sur une demande présentée par le conseil, après un vote spécial émis suivant la forme déterminée par la première annexe au présent acte ;

b) Aucun conseil ne pourra se charger de la construction ou de l'exploitation ni traiter pour la construction ou l'exploitation d'un chemin de fer léger situé, pour tout ou partie, dans une région extérieure à son propre territoire, ni avancer des fonds au bénéfice d'une telle entreprise, à moins qu'il n'agisse de concert avec le conseil de la région extérieure intéressée, ou sur justification, estimée satisfaisante par le « Board of Trade », que cette construction, exploitation ou avance de fonds est utile aux intérêts du territoire du premier conseil dont il s'agit ; et, dans le cas où ce dernier aurait obtenu l'autorisation nécessaire, les dépenses à lui permises seront limitées par l'arrêté de façon à ne pas excéder telle somme qui, d'après l'opinion du « Board of Trade », sera en juste rapport avec le bénéfice qu'on sera en droit d'attendre, pour le territoire en question, de la construction ou de l'exploitation de ce chemin de fer.

Digitized by Google

IV. — Prêts du Trésor.

1. — Dans le cas où le conseil de quelque comté, bourg ou district a avancé ou promis d'avancer une somme quelconque à une compagnie de chemin de fer léger, le Trésor peut aussi s'engager à faire une avance à ladite compagnie, sous la forme d'un prêt qui n'excèdera pas un quart de la somme totale demandée pour l'entreprise dont il s'agit, et qui ne dépassera pas le montant de l'avance faite par le conseil.

Il est entendu que le Trésor n'avancera de fonds à une compagnie de chemin de fer léger, dans les conditions ici spécifiées, que si la moitié au moins du montant total nécessité par l'entreprise du chemin de fer est représentée sous la forme de capital-actions, et si une moitié au moins de ce capital-actions a été souscrite et versée par des personnalités autres que les autorités locales.

2. — Tout prêt consenti conformément au présent acte portera intérêt à un taux qui ne pourra être inférieur à 3 livres 2 shillings et 6 pence pour 100 par an, et dont la quotité effective sera fixée à certaines époques par le Trésor dans les limites qui lui paraîtront suffisantes pour que ces prêts ne portent point préjudice aux finances publiques. Le prêt sera avancé dans telles conditions que le Trésor déterminera.

3. — Dans le cas où, en vertu de ces dispositions, le Trésor avance des fonds à une compagnie de chemin de fer léger, et où l'avance consentie par le conseil à la même compagnie est faite en tout ou en partie sous forme de prêt, le prêt du Trésor, tel qu'il est ci-dessus spécifié, viendra au même rang, *pari passu*, que le prêt consenti par le conseil.

V. — Avances spéciales par le Trésor.

1. — Dans le cas où le Ministère de l'Agriculture donne au Trésor l'assurance que l'établissement d'un chemin de fer léger d'après le présent acte serait avantageux à l'agriculture dans un district quelconque ; ou bien encore si le Ministère du Commerce affirme de même que, du fait de l'établissement de ce chemin de fer, on arriverait à créer une voie de communication nécessaire entre un port de pêche ou un village de pêcheurs et un marché, ou que ce

Digitized by Google

chemin de fer est nécessaire au développement ou à la conservation de quelque industrie déterminée ; si, d'autre part, par suite des conditions exceptionnelles dans lesquelles se trouve le district dont il s'agit, le chemin de fer ne pouvait être construit sans assistance spéciale de l'État ; et si, enfin, le Trésor a la garantie qu'une compagnie de chemin de fer actuellement existante construira et exploitera la voie ferrée en question, au cas où une avance serait faite par le Trésor, en vertu des présentes dispositions, — ledit Trésor a la faculté, en se conformant aux règles limitatives contenues dans l'acte au sujet de la somme qui peut être consacrée aux avances spéciales, de décider que la voie ferrée recevra une subvention sur les fonds publics, sous forme d'une avance spéciale consentie dans les termes de la loi.

Mais cela sous les restrictions suivantes :

a) Le Trésor n'accordera aucune avance de cette nature, à moins qu'il ne soit prouvé que les propriétaires de terrains, les autorités locales et toutes autres personnes intéressées auront, sous forme de concession gratuite de terrains ou autrement, fourni, autant qu'il était en leur pouvoir, toute l'aide raisonnable et toutes facilités pour la construction du chemin de fer ;

b) Une avance spéciale ne devra dans aucun cas excéder la moitié du montant total demandé pour la construction du chemin de fer, la quotité devant en être arrêtée par les règlements à faire ultérieurement par le Trésor en exécution du présent acte ;

c) Enfin, dans le cas où le Trésor décide de faire une avance de cette sorte à titre gratuit, l'arrêté autorisant la voie ferrée peut contenir une clause relative à telle ou telle paroisse, spécifiant que, pendant une période à fixer par l'arrêté et ne dépassant pas dix années, la partie du chemin de fer qui se trouve située dans cette paroisse ne sera pas soumise à une taxe locale quelconque pour une valeur supérieure à celle pour laquelle le terrain occupé par la voie aurait été soumis à l'impôt, s'il était demeuré dans l'état où il se trouvait immédiatement avant son acquisition pour la construction de cette voie. Mais, avant l'insertion d'une pareille clause, les autorités locales compétentes de chaque paroisse intéressée seront préalablement informées de l'intention où l'on est d'insérer une clause de cette nature dans l'arrêté, et elles auront le droit d'être entendues. L'arrêté peut contenir une autorisation pour le « Board of Trade » de prolonger les délais susmentionnés.

2. — Une avance spéciale consentie en vertu du présent article peut être une subvention à titre gratuit, ou un prêt, ou pour partie une subvention et pour l'autre partie un prêt.

Digitized by Google

3. — Toute subvention ou prêt fait comme avance spéciale en vertu du présent acte le sera dans les conditions et au taux d'intérêt que fixera le Trésor.

VI. — Limitation du montant des prêts et subventions à faire par les Commissaires de la Dette nationale (*).

1. — Le montant total des sommes accordées par le Trésor, d'après la présente loi, n'excédera dans aucun cas *un million de livres sterlings* (**), et, sur ce chiffre, une somme ne dépassant point *deux cent cinquante mille livres* (***) pourra être consacrée à accorder des avances spéciales en vertu des dispositions ci-dessus.

2. — Les Commissaires de la Dette nationale peuvent prêter au Trésor, et le Trésor peut emprunter aux Commissaires de la Dette nationale telle somme demandée en vue d'avances à faire par le Trésor, en conformité du présent acte, et dans les conditions qui seront établies de concert par les commissaires de la Dette nationale et le Trésor, au sujet de l'intérêt, du fond d'amortissement et de la période de remboursement (période qui ne peut excéder trente ans depuis la date du prêt).

3. — Les sommes ainsi prêtées par les commissaires de la Dette nationale seront remboursées au moyen des crédits ouverts dans ce but par le Parlement; dans le cas d'une insuffisance, et dans les limites de cette insuffisance, ces sommes seront imputées et payables sur le fonds consolidé ou sur les excédents provenant de ce fonds.

VII. — Examen des demandes par les Commissaires des chemins de fer légers.

1. — Quand, en vertu du présent texte législatif, une demande d'autorisation pour l'établissement d'un chemin de fer léger est adressée aux Commissaires des chemins de fer légers, ces Commissaires doivent, avant toute chose, se convaincre que toutes les me-

(*) National Debt Commissioners.
(**) 25.250.000 francs.
(***) 6.312.000 francs.

sures voulues ont été prises pour consulter les autorités locales, y compris les autorités ayant charge de l'entretien et de l'administration des routes, sur le territoire desquelles le chemin de fer doit passer, ainsi que les propriétaires et simples occupants des terres dont on propose de prendre une partie; ils devront s'assurer également qu'il a été donné avis au public de la demande en question; enfin, au moyen d'une enquête sur les lieux et de tels autres moyens qu'ils jugeront nécessaires, ils auront à recueillir par eux-mêmes toutes informations qu'ils pourront considérer comme de première importance, ou simplement comme utiles, pour déterminer l'opportunité qu'il y a d'accorder l'autorisation demandée.

2. — Les demandeurs doivent prouver aux Commissaires :

a) Qu'ils ont publié, au moins une fois par semaine pendant deux semaines consécutives, dans un journal en vente sur le territoire ou sur une partie du territoire que doit traverser le chemin de fer, un avis contenant : la description sommaire des emprises à faire, l'indication du but de ces emprises, la désignation de l'endroit où l'on peut consulter, à une heure convenable, le plan des ouvrages projetés et des terrains à exproprier, ainsi qu'un mémoire explicatif, et enfin l'évaluation de la superficie nécessaire au chemin de fer ;

b) Qu'ils ont adressé, dans la forme prescrite, à toute personne réputée comme propriétaire, locataire ou simple occupant d'un terrain devant former l'objet d'une emprise, un avertissement donnant, dans tous les cas, la description du terrain à occuper, demandant si l'intéressé ainsi prévenu consent ou s'oppose à l'occupation de son terrain, et l'invitant à présenter ses objections contre cette occupation.

Le plan et le mémoire explicatif auront la forme prescrite; et, par l'expression « prescrite » employée dans cet article, on doit entendre prescrite par des règlements arrêtés conformément à la présente loi.

3. — Les Commissaires, avant de prendre une décision sur une demande, devront donner toute facilité d'exposer devant eux les objections qui pourraient être soulevées contre la demande en question, et ils examineront toutes les objections de cette nature, qu'elles soient présentées régulièrement ou non.

4. — Si, après examen, les Commissaires pensent que la demande pourrait être accueillie, ils étudieront point par point le projet d'arrêté d'autorisation du chemin de fer qui leur aura été soumis par les demandeurs, et ils veilleront à ce qu'il y soit

Digitized by Google

inséré toutes clauses qu'ils jugeront nécessaires pour que le chemin de fer soit construit et exploité dans de bonnes conditions (y compris les dispositions assurant la sécurité du public et les indications détaillées sur les terrains soumis à l'emprise).

5. — L'arrêté des Commissaires des chemins de fer légers ne sera que provisoire et n'aura d'effet qu'après approbation par le Ministère du Commerce, approbation donnée suivant les dispositions du présent acte.

6. — Lorsqu'une demande relative à un chemin de fer léger est rejetée par les Commissaires des chemins de fer légers, les demandeurs, dans le cas où il s'agit d'un conseil de comté, de bourg ou de district, peuvent en appeler de ce rejet au « Board of Trade ». Ce dernier peut, au moment où il le jugera bon, soumettre à un nouvel examen desdits Commissaires la demande en question ou une partie de ladite demande, en leur donnant ou non des instructions spéciales.

VIII. — Présentation de l'arrêté au Ministère du Commerce pour approbation.

1. — Les Commissaires soumettront au Ministère du Commerce, à fin d'approbation, tout arrêté préparé par eux en vertu du présent acte; ils l'accompagneront de tous les renseignements et plans qui pourront être réclamés par le Ministère; ils prépareront aussi et déposeront au Ministère, en même temps que l'arrêté, un rapport indiquant les oppositions qui ont été faites contre la demande, la manière dont on a triomphé des objections soulevées, et, enfin, tous les autres détails relatifs à l'arrêté que les Commissaires jugeront opportun d'insérer dans leur rapport.

2. — Le Ministère du Commerce donnera avis au public de tout arrêté qui lui sera ainsi soumis, et de la façon qu'il pensera la meilleure pour en faire arriver la connaissance aux personnes intéressées; il aura aussi à indiquer dans l'avis que toute opposition à l'approbation de l'arrêté devra être déposée au Ministère, et il spécifiera la date jusqu'à laquelle pourra se faire ce dépôt.

Digitized by Google

IX. — Examen de l'arrêté par le Ministère du Commerce.

1. — Le Ministère du Commerce examinera tout arrêté qui lui sera soumis pour approbation, conformément au présent acte, en envisageant spécialement les points ci-après :

a) L'opportunité qu'il peut y avoir de soumettre le projet au Parlement;

b) La sécurité du public ;

c) Enfin, toute opposition déposée au Ministère conformément à la loi.

2. — Les Commissaires des chemins de fer légers devront, dans la mesure du possible, donner au Ministère du Commerce toutes informations et toute assistance qui pourront leur être réclamées par ledit Ministère, en vue de l'examen d'un arrêté soumis à celui-ci ou d'une opposition soulevée contre l'arrêté.

3. — Si le Ministère du Commerce, au cours d'un examen de cette nature, est d'avis que, par suite de l'importance de l'entreprise projetée, ou de l'influence qu'aurait cette entreprise sur le fonctionnement d'une autre compagnie de chemin de fer actuellement existante, ou pour quelque autre raison spéciale relative à l'entreprise en question, les propositions des promoteurs de l'affaire devraient être soumises au Parlement, il n'approuvera pas l'arrêté.

4. — Le Ministère du Commerce modifiera les clauses de l'arrêté destinées à assurer la sécurité du public de telle manière qu'il jugera nécessaire ou utile.

5. — Si une opposition à l'arrêté est déposée au Ministère du Commerce et qu'elle ne soit pas retirée, le Ministère examinera cette opposition et accordera aux opposants toute faculté de se faire entendre ; si, après examen, il décide que c'est légitimement qu'elle est maintenue, il n'approuvera point l'arrêté, ou le modifiera de manière à faire tomber l'objection ainsi soulevée.

6. — Le Ministère du Commerce peut, en toute circonstance, s'il le juge convenable, renvoyer l'arrêté aux Commissaires des chemins de fer légers pour plus ample examen ; il peut également ouvrir ou faire ouvrir une enquête locale et entendre toutes les parties intéressées.

Digitized by Google

X. — Approbation de l'arrêté par le Ministère du Commerce.

Le Ministère du Commerce peut approuver l'arrêté avec ou sans modifications, suivant que le cas se présente ; et un arrêté ainsi approuvé aura le même effet que s'il était voté comme loi par le Parlement. Il sera par là même prouvé, d'une façon complète et satisfaisante, qu'on a respecté toutes les dispositions imposées par le présent acte en matière de procédure préalable à la mise à exécution de l'arrêté.

XI. — Clauses pouvant être insérées dans l'arrêté.

Tout arrêté pris en vertu du présent acte peut contenir les clauses compatibles avec cet acte pour tout ou partie des points indiqués ci-après :

a) L'incorporation, sous bénéfice de telles exceptions et modifications qui seront spécifiées dans l'arrêté, de tout ou partie des dispositions des « Clauses Acts » définis par la présente loi.

Il est entendu que, lorsque le Ministère du Commerce estime que les circonstances particulières de l'affaire exigent des modifications aux « Lands Clauses Acts », ledit Ministère doit présenter au Parlement un rapport spécial sur la question ; il est entendu de plus que rien dans le présent article n'autorise une modification aux dispositions desdites lois, en ce qui concerne l'achat et la prise de possession de terrains autrement que par consentement mutuel ;

b) L'application, dans le cas et dans la mesure où cela peut être considéré comme nécessaire, de tous les actes législatifs mentionnés dans la deuxième annexe de la présente loi (actes imposant aux compagnies certaines obligations au sujet de la sécurité du public et sur d'autres matières) ;

c) La concession des pouvoirs nécessaires pour la construction et l'exploitation du chemin de fer, y compris le droit de passer dans ce but des arrangements avec les compagnies de chemins de fer ou autres ;

d) La concession à toute compagnie de chemin de fer des pouvoirs exigés pour la mise à exécution de l'arrêté ;

e) La constitution, en tant que personne civile, d'une compagnie ayant pour but de mettre à exécution les clauses de l'arrêté.

Digitized by Google

f) La représentation, dans le conseil d'administration du chemin de fer, de tout conseil qui avance ou promet d'avancer des fonds en vue de l'exécution de la voie ferrée ;

g) L'autorisation à un conseil d'avancer ou d'emprunter des fonds pour ledit chemin de fer ; la limitation du montant qui pourra être ainsi avancé ou emprunté ; enfin, la spécification des conditions dans lesquelles ces fonds seront avancés ou empruntés ;

h) La manière dont les profits auront à être partagés, dans le cas où une avance est consentie par un conseil à une compagnie de chemin de fer léger, comme portion du capital-actions de ladite compagnie ;

i) La due vérification des comptes du conseil d'administration du chemin de fer, quand ce conseil n'est point composé d'autorités locales, et l'indication du délai dans lequel le chemin de fer doit être construit ;

j) La fixation des tarifs et taxes maxima pour le trafic ;

k) La demande d'un cautionnement à la compagnie, dans le cas où elle est de création nouvelle, l'indication du délai dans lequel il doit être déposé et l'emploi de ce cautionnement ;

l) La faculté à une autorité locale de racheter le chemin de fer ;

m) Enfin, toutes les autres matières, analogues ou non à celles qui viennent d'être énumérées, et qui peuvent être considérées comme se rattachant aux différents points de l'arrêté ou comme utiles à la mise à exécution des diverses clauses de cet arrêté.

XII. — Application de la législation générale des chemins de fer.

1. — Les « Clauses Acts », tels qu'ils sont définis plus loin par le présent acte, et les textes législatifs mentionnés dans la deuxième annexe à cet acte, ne s'appliqueront à un chemin de fer autorisé en exécution de cette loi qu'autant qu'ils auront été spécialement incorporés ou mentionnés comme s'y appliquant par l'arrêté même qui autorise la construction du chemin de fer.

2. — Sous le bénéfice des dispositions ci-dessus du présent acte et de tous les dispositifs contenus dans l'arrêté autorisant l'établissement du chemin de fer, les textes généraux relatifs aux voies ferrées s'appliqueront à un chemin de fer léger soumis au présent acte, de même qu'à tout autre chemin de fer. Pour la

Digitized by Google

mise à exécution de ces textes et des « Clauses Acts », autant qu'ils auront été incorporés par l'arrêté autorisant la construction du chemin de fer ou mentionnés comme devant être appliqués, la compagnie du chemin de fer léger sera considérée comme une compagnie de chemin de fer ordinaire ; l'arrêté pris en vertu du présent acte sera, de même, regardé comme une loi spéciale, et toute clause de cet arrêté comme un texte législatif spécial. Il est entendu qu'un chemin de fer léger ne sera pas considéré comme un chemin de fer aux termes de la loi sur l'impôt du transport des voyageurs [Railway Passenger Duty Act, 1842 (*)] et que, par la suite, aucun impôt ne frappera le transport des voyageurs sur un chemin de fer léger, construit sous le régime du présent acte.

XIII. — Règles à suivre pour la fixation du prix d'achat des terrains et des dommages et intérêts lors de la prise de possession.

1. — Quand un arrêté, pris en conformité du présent acte, incorpore les « Lands Clauses Acts », toutes les questions qui, d'après ces lois, auraient à être tranchées par le verdict d'un jury, par arbitrage ou par décision de deux magistrats, seront, pour la mise à exécution de l'arrêté, soumises à un arbitre et tranchées par cet arbitre ; celui-ci sera nommé par les parties ou, en cas de désaccord de ces dernières, par le Ministère du Commerce. Pour la solution d'une question de ce genre, on appliquera les dispositifs du présent acte, au lieu de ceux des « Lands Clauses Acts » qui se réfèrent à ces matières. Il est entendu que, pour fixer le montant des dommages et intérêts, l'arbitre tiendra compte de la plus-value que le chemin de fer projeté peut donner aux terrains et autres propriétés appartenant à l'intéressé, restants après la prise de possession et contigus aux emprises.

2. — Le Ministère du Commerce peut, avec l'assentiment du Lord Chancelier, arrêter un règlement fixant une échelle des frais qui s'appliqueront à une décision de cette nature, et, dans ce règlement, il peut limiter les cas où il y aura lieu d'allouer des frais d'avocat.

3. — L' « Arbitration Act » de 1889 s'appliquera à toute décision d'arbitrage prise en vertu du présent article.

(*) 5 et 6 Victoria, c. 79.

Digitized by Google

XIV. — Paiement du prix d'achat ou des dommages et intérêts.

Tout arrêté pris en exécution du présent acte peut, nonobstant les dispositions des « Lands Clauses Acts », autoriser le paiement, à des mandataires, du prix d'achat ou des dommages et intérêts dont le montant ne dépassera pas 500 livres.

XV. — Dispositifs relatifs au Ministère du Commerce.

1. — Lorsque le Ministère du Commerce entreprend une enquête locale, en application du présent acte, les dispositions de la première partie de la « Loi sur les décisions arbitrales, etc., du Ministère du Commerce (Board of Trade Arbitrations, etc., Act, 1874) sera applicable comme :

a) S'il s'agissait d'une enquête faite au sujet d'une demande présentée en vue d'obtenir un acte spécial ;

b) Comme si l'on pouvait considérer comme parties intéressées à la demande, au sens de l'article III de l'acte, les personnes qui présentent la demande tendant à obtenir l'autorisation du chemin de fer léger, et, dans le cas d'une enquête poursuivie sur une opposition contre une telle demande, les personnes qui soutiennent l'opposition.

2. — Le Ministère du Commerce peut établir telles règles qu'il jugera nécessaires pour déterminer la procédure à suivre, en vertu du présent acte devant ledit Ministère ou devant les Commissaires des chemins de fer légers; il peut procéder de même sur toutes autres matières qu'il jugera utile de réglementer, afin de mettre cet acte à exécution.

3. — Pour la procédure poursuivie en vertu du présent acte devant le Ministère du Commerce ou devant les Commissaires des chemins de fer légers, il sera payé tels frais qui pourront être fixés par le Trésor, sur l'avis du Ministère du Commerce.

4. — Toutes les dépenses faites par le Ministère du Commerce en vertu du présent acte seront, sauf autant qu'il est pourvu à leur paiement par le présent acte ou d'après ses clauses, payées sur des crédits ouverts par le Parlement.

5. — Le Ministère du Commerce présentera annuellement au Parlement un rapport sur ses opérations et sur les opérations

Digitized by Google

exécutées par les Commissaires des chemins de fer légers en vertu de la présente loi.

XVI. — Dépenses des autorités locales.

1. — Le conseil d'un comté, d'un bourg ou d'un district, peut payer toutes dépenses lui incombant, autorisées par les Commissaires des chemins de fer légers et résultant d'une demande faite en vertu du présent acte, et tendant à obtenir un arrêté d'autorisation de chemins de fer légers ; dans le cas d'un conseil de comté, le paiement se fera à titre de dépenses générales; dans le cas d'un conseil de bourg, par imputation sur les fonds ou contributions du bourg; enfin, dans le cas d'un conseil de district (autre qu'un conseil de bourg), à titre de dépenses générales en vertu des Actes sur la santé publique (Public Health Acts).

Il est spécifié que toutes les dépenses mises au compte d'un conseil de comté, en vertu du présent acte, pourront être déclarées, par l'arrêté autorisant le chemin de fer, ou, dans le cas où l'on aurait demandé sans succès un tel arrêté, par les Commissaires des chemins de fer légers, comme devant être exclusivement supportées par certaines paroisses seulement du comté ; ces sommes seront levées en conséquence comme dépenses d'intérêt spécial en vertu de l'acte du Gouvernement local de 1888 (Local Government Act).

2. — Quand le conseil d'un comté, bourg ou district, est admis à dépenser une certaine somme par un arrêté autorisant un chemin de fer léger en vertu du présent acte, il peut se procurer la somme voulue de la manière suivante:

a) Si la dépense en question est une dépense de capital, en empruntant suivant le mode spécifié par l'acte ;

b) Si cette dépense n'est pas une dépense de capital, comme s'il s'agissait des frais entraînés par une demande présentée en vertu du présent acte.

3. — Le Ministère du Commerce peut, de temps à autre, sur la demande d'un conseil et sous le bénéfice des restrictions énoncées dans le présent acte, étendre la limite de la somme que le conseil est autorisé, par un arrêté pris en vertu de cet acte, à emprunter ou à avancer à une compagnie de chemin de fer

Digitized by Google

léger; la nouvelle limitation ainsi fixée se substituera à celle qui avait été primitivement établie par l'arrêté.

4. — Quand un arrêté pris en exécution du présent acte autorise un conseil à emprunter aux fins de l'établissement d'un chemin de fer léger, un dispositif doit être inséré en conséquence dans l'arrêté; il spécifiera le remboursement de la somme empruntée dans une période déterminée qui ne pourra pas excéder soixante ans, et cela soit au moyen d'un fonds d'amortissement, soit autrement.

5. — Tous les profits que retirera un conseil de l'existence d'un chemin de fer léger viendront en déduction de la taxe sur laquelle sont payables les dépenses faites par le conseil en vue dudit chemin de fer léger.

6. — Lorsqu'une taxe est établie pour faire face à une dépense engagée en vertu du présent acte, l'avertissement pour perception de la taxe doit indiquer, sous la forme prescrite par l'Administration du Gouvernement local, la proportion de la taxe prélevée pour cette dépense.

XVII. — Commissions mixtes.

1. — Les conseils de tout comté, bourg ou district peuvent nommer une Commission mixte dans le but de demander un arrêté d'autorisation de chemin de fer léger en vertu du présent acte ; ils peuvent en agir de même pour la construction ou l'exploitation en commun d'un chemin de fer de cette sorte, ou pour tout autre objet se rattachant à un chemin de fer léger pour lequel il serait utile que les différents conseils s'entendissent entre eux.

2. — Les clauses se référant aux Commissions mixtes que contient soit le « Local Government Act » de 1888, soit le « Local Government Act » de 1894, suivant le cas, s'appliqueront à toute Commission mixte nommée aux fins de cet acte par l'un quelconque des conseils qui ont le droit de nommer une Commission mixte en vertu des textes sus indiqués ; mais, dans le cas où les conseils n'ont, d'aucune façon, suivant ces actes, la faculté de nommer une telle Commission, ce sont les clauses contenues dans la 3e annexe au présent texte qui s'appliqueront.

Digitized by Google

XVIII. — Exploitation d'un chemin de fer ordinaire comme chemin de fer léger.

Quand une compagnie a l'autorisation de construire ou d'exploiter un chemin de fer, elle peut être autorisée, par un arrêté pris dans les termes du présent acte, à construire et à exploiter ou à exploiter seulement ce chemin de fer, ou partie de ce chemin de fer, comme un chemin de fer léger établi en vertu du présent texte.

XIX. — Droits des propriétaires de céder gratuitement des terrains ou d'avancer des fonds pour un chemin de fer léger.

1. — Quand une personne possède, de par la loi ou autrement, la faculté de vendre ou de céder un terrain pour l'établissement d'un chemin de fer léger, elle peut, avec l'approbation du Ministère de l'Agriculture accordée en vertu du présent article, céder le terrain dont il s'agit, soit sans recevoir un prix d'acquisition ou des dommages-intérêts, soit à un prix inférieur à la valeur réelle ; dans ce cas, elle peut le transmettre libre de toute charge.

2. — Toutes les fois qu'une personne, qui est propriétaire foncier, au sens de l'amendement à la loi sur la propriété foncière de 1864 (Improvement of Land Act, 1864), avance une certaine somme pour l'établissement d'un chemin de fer léger, le montant de sa participation peut, avec l'approbation du Ministère de l'Agriculture, accordée en vertu du présent acte, être recouvrable sur les terres dudit propriétaire qui bénéficient de l'établissement du chemin de fer léger, et cela de la même façon et avec le même effet que s'il s'agissait de frais imposés par la présente loi.

3. — Le Ministère de l'Agriculture n'accordera pas l'approbation dont il vient d'être question dans cet article sans s'être assuré que les travaux pour lesquels le terrain est cédé ou l'avance de fonds faite, donneront une plus-value permanente au terrain restant après l'emprise, ou à un autre terrain du même propriétaire. Il est entendu que cette plus-value dépassera, dans le cas de la cession d'un terrain, la valeur réelle de ce dernier, esti-

mée par le Ministère de l'Agriculture ou, le cas échéant, la différence entre cette valeur et le prix payé ; dans le cas d'une avance d'argent, elle devra excéder le montant de cette avance. Et cela sous réserve que, lorsque le terrain qu'on se propose de céder est grevé d'hypothèques, le Ministère de l'Agriculture, avant de donner l'approbation que prévoit cet article, avisera les créanciers et, le cas échéant, examinera les objections et oppositions qui pourront être soulevées par eux.

XX. — Faculté de céder des terrains de la Couronne.

Les Commissaires des forêts, agissant au nom de Sa Majesté, auront, pour céder des terrains de la Couronne, les mêmes droits que ceux qui sont conférés par le présent acte aux personnes ayant, en vertu de la loi ou autrement, la faculté de vendre ou de céder des terrains ; toutefois, dans le cas de terrains domaniaux, l'approbation du Trésor remplacera celle du Ministère de l'Agriculture.

XXI. — Dispositifs relatifs aux communes.

1. — Aucun terrain faisant partie d'une commune ni aucune servitude frappant une commune ne pourront être achetés, pris ou acquis en vertu du présent acte, sans le consentement du Ministère de l'Agriculture ; celui-ci ne donnera pas son approbation avant de s'être assuré : que, vu toutes les circonstances de la cause, une telle acquisition est nécessaire ; que l'exercice des pouvoirs accordés par l'arrêté autorisant la construction du chemin de fer ne causera à la commune que le préjudice absolument inévitable ; et que, dans l'intérêt des usagers des terres communales et dans l'intérêt du public, toutes les mesures nécessaires ont été prises pour fournir à la commune (lorsque cela peut se faire) un autre terrain devant remplacer le terrain cédé, et pour assurer, lorsque la commune est divisée par le chemin de fer, des communications suffisantes entre les différentes parties de son territoire.

2. — Le mot « terrain de la commune », employé dans cet article, s'appliquera à tout territoire susceptible d'être soumis aux « lois cadastrales » de 1845 à 1882 (Inclosure Acts), de même

à tout communal métropolitain au sens des « Lois sur les communes métropolitaines », de 1866 à 1878 (Metropolitan Commons Acts); et, enfin, aux pelouses de toute ville ou de tout village.

XXII. — Conservation des sites pittoresques et des objets présentant un intérêt historique.

Lorsque les Commissaires des chemins de fer légers sont saisis d'une protestation contre une demande en autorisation de chemin de fer léger, ou si une opposition est faite par-devant le Ministère du Commerce contre un projet d'arrêté, ces protestations étant motivées sur ce que l'entreprise projetée détruirait ou endommagerait un monument ou un objet présentant un intérêt historique, ou qu'il modifierait malheureusement un site naturel, les Commissaires et le Ministère du Commerce examineront respectivement les protestations, et ils donneront aux protestataires toute faculté de se faire entendre pour soutenir leur protestation.

XXIII. — Raccordements avec les chemins de fer existants.

Tout raccordement d'un chemin de fer léger, autorisé en vertu du présent acte, avec un chemin de fer déjà existant, devra, dans la mesure où le Ministère du Commerce l'estimera raisonnable et pratique, éviter de couper les voies consacrées au transport des voyageurs.

XXIV. — Modifications à un arrêté.

Un arrêté autorisant un chemin de fer léger, en vertu du présent acte, peut subir des modifications ou additions, sous la forme d'un arrêté rectificatif préparé de la même manière et sujet aux mêmes clauses que l'arrêté original.

Il est entendu :

a) Que l'arrêté rectificatif peut être pris sur la demande de toute autorité locale ou de tout particulier;

b) Que le Ministère du Commerce, pour juger de l'opportunité qu'il pourrait y avoir à soumettre au Parlement les proposi-

Digitized by Google

tions tendant à modifier l'arrêté, devra se reporter à l'esprit et aux clauses de l'arrêté primitif;

c) Que l'arrêté modificatif ne pourra conférer le droit de rachat du chemin de fer, sauf consentement des propriétaires de la ligne.

XXV. — Dispositifs concernant les télégraphes.

La définition « Acte du Parlement » dans la Loi de 1878 sur les Télégraphes (Telegraph Act) s'étendra à un arrêté d'autorisation de chemin de fer léger pris en vertu du présent acte.

XXVI. — Application à l'Écosse.

Le présent acte s'appliquera à l'Écosse sous réserve des modifications suivantes :

1. — Dans l'article V dudit acte, les mots : « Secrétaire pour l'Écosse », seront respectivement substitués à ceux de : « Ministère du Commerce », et de « Ministère de : l'Agriculture », qui se trouvent dans cet article ;

2. — Toute mention d'un conseil de comté, de bourg ou de district devra être entendue comme s'appliquant au conseil de comté du comté, ou au conseil municipal, ou bien, là où il n'y a point de conseil municipal, aux commissaires de police du bourg ou aux commissaires d'un bourg de police, ou au comité de district du district, d'après le « Local Government (Scotland) Act, 1889 » ; enfin, dans les comtés où il n'existe pas de comité de district, deux ou plusieurs conseils de paroisse peuvent se réunir pour s'y substituer.

3. — La désignation « Arbiter » sera substituée à celle de « Arbitrator », et cet arbitre sera considéré comme étant simplement un arbitre au sens des « Lands Clauses Acts » ; à la place des clauses de l' « Arbitration Act, 1889 », on appliquera en matière d'arbitrage, les dispositions des « Lands Clauses Acts », à l'exception de celles qui se rapportent aux frais d'arbitrage, et qui seront remplacées par les suivantes :

« L'arbitre statuera sur les frais d'arbitrage et sur les dépenses incidentes s'y rattachant ; il décidera à qui, par qui et de quelle façon ces frais ou partie de ces frais devront être payés ; il pourra taxer ou liquider le montant des dépenses ou d'une partie des

dépenses à payer et adjuger lesdites dépenses en suivant la procédure employée entre un agent d'affaires et son client. »

4. — Le Lord Président de la Cour de Session sera substitué au Lord Chancelier.

5. — Les fonds nécessaires pour faire face aux dépenses engagées par un conseil de comté en exécution de la présente loi, à l'exception toutefois des dépenses de capital, seront fournis par une taxe levée en même temps que la taxe d'entretien des routes, mais distincte de cette dernière (que l'on désignera ici, par la suite, sous le nom de « taxe des routes ») ; elle sera perceptible, en vertu du « Roads and Bridges (Scotland) Act, 1878 », sur les terres et propriétés du comté, du district ou de la paroisse, suivant le cas. Les fonds nécessaires pour faire face de même aux dépenses engagées par un conseil municipal, par les commissaires de police ou par les commissaires de bourg, seront fournis par une taxe levée en même temps que la contribution de police ou l'imposition générale, mais restant distincte de cette imposition. S'il s'agit de couvrir une dépense de capital, on y pourvoira par un emprunt de la manière spécifiée par l'arrêté ; quant à la taxe destinée à assurer l'amortissement du capital, y compris les intérêts et autres frais, elle se confondra avec celle qui a été indiquée plus haut pour les dépenses d'entretien.

6. — Les dispositifs concernant les conseils de districts seront applicables aux comités de districts ou aux réunions des conseils de paroisses, sous réserve des modifications suivantes :

a) Un comité du district ne sera pas autorisé à présenter une demande en vertu de l'article 2, à moins d'y être autorisé par le conseil de comté réuni en assemblée extraordinaire ou ordinaire. La convocation à cette assemblée doit être faite par une note exposant le but de la réunion et envoyée à chaque conseiller un mois à l'avance ;

b) Le vote du conseil accordant semblable autorisation ne peut être définitif que si deux tiers au moins des conseillers sont présents à l'assemblée extraordinaire ou ordinaire et ont pris part à ce vote ;

c) Aucune disposition de la présente loi n'autorise un comité de district à se procurer des fonds par une taxe ou un emprunt ; mais les sommes nécessaires pour couvrir les dépenses, autres que les dépenses de capital engagées par ce comité en exécution du présent acte, seront fournies par le conseil de comté au moyen d'une taxe perçue avec la taxe des routes, mais restant distincte

Digitized by Google

de cette dernière. Le conseil de comté se procurera les fonds nécessaires pour couvrir les dépenses de capital en contractant un emprunt suivant les conditions fixées par l'arrêté, ainsi qu'il a été prévu plus haut par l'article XVI.

7. — Les expressions « Clauses Acts » signifient : les « Lands Clauses Acts », le « Railway Clauses Consolidation Act » d'Écosse de 1845, le « Companies Clauses Act » de 1863, le « Railways Clauses Act » de 1863, et le « Companies Clauses Act » de 1869.

8. — Toute mention du « Local Government Act » de 1888 et du « Local Government Act » de 1894, sera entendue comme visant le « Local Government (Scotland) Act » de 1889 et le « Local Government (Scotland) Act » de 1894.

9. — En ce qui concerne l'application à l'Écosse des dispositions de l'article V, alinéa 1, § *c*, de la présente loi, le répartiteur des taxes des chemins de fer et canaux devra, pour chaque paroisse à laquelle s'applique l'alinéa 1 (*c*) susmentionné, inscrire chaque année, sur son registre d'évaluation, la valeur de la portion du chemin de fer léger située sur le territoire de ladite paroisse, valeur qui est appréciée conformément aux lois dites « Valuation of Lands (Scotland) Acts ». A cette valeur il doit substituer, quand elle est moindre, la valeur pour laquelle le terrain occupé par le chemin de fer léger ou aux fins de ce chemin de fer, aurait été imposé, s'il était demeuré dans les conditions où il se trouvait immédiatement avant son acquisition pour l'établissement dudit chemin de fer.

10. — Dans le cas où un chemin de fer léger construit sous le régime du présent acte appartient à une compagnie de chemin de fer déjà existante, ou est loué par elle, il ne doit pas être évalué par ledit répartiteur comme une partie de l'entreprise générale de la compagnie, mais comme une entreprise distincte.

XXVII. — Étendue d'application du présent acte.

Le présent acte ne s'étendra point à l'Irlande.

XXVIII. — Définitions.

Dans le corps du présent acte, et à moins que le contexte n'en indique autrement, l'expression *compagnie de chemin de fer léger*

Digitized by Google

comprend toute personne ou réunion de personnes, reconnue ou non comme personne civile, qui est autorisée à construire ou qui possède, comme propriétaire ou locataire, un chemin de fer léger autorisé en vertu du présent acte, ou qui exploite un chemin de fer de cette sorte par suite d'un contrat d'exploitation.

L'expression « Clauses Acts » signifie les « Lands Clauses Acts », le « Railways Clauses Consolidation Act » de 1845, le « Railways Clauses Act » de 1863, et les « Companies Clauses Acts » votés de 1845 à 1889.

L'expression capital-actions comprend tout capital consistant en actions ou en fonds sociaux que l'on ne s'est pas procuré au moyen d'un emprunt.

XXIX. — Titre abrégé.

Le présent acte pourra être cité sous le nom d' « Acte des chemins de fer légers » (Light Railways Act) de 1896.

ANNEXES.

PREMIÈRE ANNEXE.

Règles à suivre pour les votes spéciaux (Article III).

1. — Il ne peut être procédé au vote approuvant un projet de demande en autorisation de chemin de fer léger qu'à une réunion spéciale du conseil.

2. — Ce vote ne sera valable que s'il a été donné préavis, à un mois de date, du projet à approuver, et cela suivant les formes dans lesquelles avis des réunions du conseil est habituellement donné.

3. — Le vote ne sera définitif que si deux tiers des membres du conseil sont présents et votants à l'assemblée, et s'ils ont adopté la résolution.

Digitized by Google

DEUXIÈME ANNEXE.

Textes législatifs relatifs à la sécurité, etc. (Art. XII).

SESSION et CHAPITRE	TITRE OU TITRE ABRÉGÉ DE LA LOI	TEXTE auquel on se rapporte
2 et 3 Victoria Chapitre 45	Acte destiné à modifier un acte des 5e et 6e années du règne de sa défunte Majesté le roi Guillaume IV, relativement aux grandes routes.	L'acte dans son entier.
5 et 6 Victoria Chapitre 55	Acte réglementaire des chemins de fer de 1842 (Railway Regulation Act).	Sections 4, 5, 6, 9 et 10.
9 et 10 Victoria Chapitre 57	Acte réglementant la largeur de la voie des chemins de fer.	L'acte dans son entier.
31 et 32 Victoria Chapitre 119	Acte réglementaire des chemins de fer (Regulation of Railways Act) de 1868.	Sections 19, 20, 22, 27, 28 et 29.
34 et 35 Victoria Chapitre 78	Acte réglementaire des chemins de fer (Regulation of Railways Act) de 1871.	Section 5.
36 et 37 Victoria Chapitre 76	Railway Regulation Act (Compte-rendus sur l'arrangement des signaux, l'exploitation, etc. etc.) de 1873.	Sections 4 et 6.
41 et 42 Victoria Chapitre 20	Acte sur les comptes rendus des chemins de fer (Railway Returns Act). Freins continus, de 1878.	L'acte dans son entier.
46 et 47 Victoria Chapitre 34	Acte sur les trains à bon marché, de 1878.	Section 3.
52 et 53 Victoria Chapitre 57	Regulation of Railways Act de 1889.	L'acte dans son entier.

TROISIÈME ANNEXE.

Commissions mixtes (Article XVII).

a) Tout conseil prenant part à la nomination d'une Commission mixte peut déléguer à cette Commission tout pouvoir qu'il pourrait exercer lui-même dans l'ordre de matières pour lesquelles la Commission a été nommée ;

b) Un conseil ne peut être autorisé à déléguer à une Commission mixte le droit d'établir une taxe ou d'emprunter des fonds ;

Digitized by Google

c) Dans les termes de la délégation, la Commission aura, à tous les points de vue, en ce qui touche chacune des matières qui lui sont déléguées, les mêmes pouvoirs que les conseils qui l'ont nommée ;

d) Les membres de la Commission mixte peuvent être nommés en telles circonstances et de telle manière ; ils occuperont leurs fonctions pour telle période, que l'auront décidé les conseils qui les ont nommés. Il est entendu cependant qu'aucun membre d'une Commission ne conservera ses fonctions au-delà de l'expiration du quatorzième jour après la date d'élection ordinaire des membres du conseil par qui il a été nommé; pour l'Écosse, le délai courra de la date d'élection ordinaire des membres du conseil du comté où le district intéressé est situé ;

e) Les dépenses d'une Commission mixte seront défrayées par les conseils qui ont nommé ladite Commission, dans la proportion qui aura été convenue; en cas de défaut d'entente, c'est le Ministère du Commerce qui procèdera à cette fixation sur la demande d'un quelconque des conseils ;

f) Quand un des conseils qui se réunissent pour la nomination d'une Commission mixte est un conseil de comté ou de district autre qu'un conseil de bourg, les comptes de la Commission mixte sont examinés de la même manière que les comptes d'un conseil de comté. Les règles correspondantes seront suivies pour ce qui est des pouvoirs accordés au fonctionnaire chargé de l'examen, et enfin pour les incidents et les conséquences pouvant résulter dudit examen;

g) Le président, aux séances de la Commission, aura double vote ou voix prépondérante ;

h) Le quorum, la procédure à suivre et le lieu des séances desdites Commissions, que ce soit ou non dans le périmètre du territoire où elles ont à exercer leur autorité, seront tels que le détermineront les règlements faits en commun par les conseils qui nomment ces Commissions ; en cas de désaccord, la fixation en sera faite par le Ministère du Commerce sur la demande d'un quelconque des conseils intéressés ;

i) Sous réserve de l'observation de ces règlements, le quorum, la procédure à suivre et le lieu des séances dans le périmètre ou non du territoire où la Commission doit exercer sa juridiction, seront tels que le décidera la Commission.

Digitized by Google

PERSONNEL

(N° 15)

I. — INGÉNIEURS.

1° PROMOTION.

Décret du 16 janvier 1897. — M. **Jozon** (Marcel), Ingénieur en Chef de 1re classe, est nommé inspecteur général de 2e classe, pour prendre rang à dater du 16 janvier 1897.

2° CONGÉ RENOUVELABLE.

Arrêté du 28 décembre 1896. — M. **Bertrand** (Léon), Ingénieur ordinaire de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie Parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz en qualité d'ingénieur-adjoint à la Direction, à la résidence de Paris.

3° DISPONIBILITÉ.

Arrêté du 12 janvier 1896. — M. **Van-Blarenberghe**, Ingénieur ordinaire de 2e classe attaché, à la résidence de Pontoise, au service ordinaire du département de Seine-et-Oise, est mis en disponibilité avec demi-traitement pendant un an, pour raisons de santé.

4° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Griffon**, ingénieur ordinaire de 1re classe ...	7 oct. 1896.
M. **Rousseau** (Armand), Inspecteur général de 2e classe.....	10 déc. 1896.
M. **Paradis** (Jean), sous-ingénieur.....	15 janv. 1897.

Digitized by Google

5° DÉCISIONS DIVERSES.

Décret du 24 décembre 1896. — M. **Guillain,** inspecteur général de 1re classe, Directeur des Routes, de la Navigation et des Mines au Ministère des Travaux publics, élu député le 13 décembre 1896, est nommé directeur honoraire des Routes, de la Navigation et des Mines.

Idem. — M. **Quinette de Rochemont,** Inspecteur général de 2e classe, chargé du 3e arrondissement d'Inspection générale, est nommé Directeur des Routes, de la Navigation et des Mines au Ministère des Travaux publics, en remplacement de M **Guillain.**

Décision du 9 janvier 1897. — M. **Boisseau** (Héli), Conducteur de 1re classe, attaché au Service ordinaire du département de l'Ardèche, est chargé de l'intérim du Service ordinaire de l'arrondissement de Privas et du 2e arrondissement du Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Gros,** jusqu'à la désignation du successeur de M. l'Ingénieur **Dubois.**

Arrêté du 14 janvier. — M. **Monribot** (Camille), Conducteur de 1re classe, faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire, chargé, à la résidence de Montauban, de l'arrondissement de l'Est du Service ordinaire du département de Tarn-et-Garonne, est chargé, à la même résidence, des Services ci-après désignés, en remplacement de M. **Favières,** précédemment appelé à une autre destination, savoir :

1° Service ordinaire du département de Tarn-et-Garonne, arrondissement de l'Ouest;

2° Service de la navigation de la Garonne et contrôle du canal latéral à la Garonne, 2e arrondissement;

3° Service hydrométrique du bassin de la Garonne, 2e section, 2e arrondissement.

Il continuera de remplir les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Idem. — M. **Ourgant,** Conducteur de 2e classe, attaché au Service ordinaire du département de Tarn-et-Garonne, est chargé, à la résidence de Montauban, des Services ci-après désignés :

1° Service ordinaire du département de Tarn-et Garonne, arrondissement de l'Est :

En remplacement de M. **Monribot,** appelé à un autre service;

2° Service de la navigation du Tarn, — 2e arrondissement;

Digitized by Google

3° Service hydrométrique du bassin du Tarn, — 6e arrondissement :

En remplacement de M. **Favières**, précédemment appelé à une autre destination.

M. **Ourgant** remplira les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Arrêté du 14 janvier. — La ligne de Bussière-Galant à Saint-Yrieix (études) est rattachée au 14e arrondissement du Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Gros** (M. **Virard**, Conducteur principal faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire à Limoges).

Décision du 14 janvier. — M. **D'Aure de Lyas** (Léonce), Conducteur principal, attaché au Service ordinaire du département de la Haute-Garonne, est chargé de l'intérim de l'arrondissement du Sud du même Service, jusqu'à la désignation du successeur de M. l'ingénieur **Stellet**.

Décret du 21 janvier. — M. **Quinette de Rochemont**, Inspecteur Général de 2e classe, Directeur des Routes, de la Navigation et des Mines, est nommé Conseiller d'État en service extraordinaire, en remplacement de M. **Guillain**.

Décision du 25 janvier. — Le Service du contrôle de l'exploitation de la section de Dieppe au Havre, comprise entre Les Ifs et Rolleville, est rattaché, savoir :

1° Pour le contrôle de la voie et des bâtiments :

Au 2e arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Amiens ;

2° Pour le contrôle de l'exploitation technique :

Au 2e arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Mines, à Rouen ;

3° Pour le contrôle de l'exploitation commerciale :

A la 2e circonscription d'Inspecteur particulier ;

4° Pour la surveillance administrative :

Au commissariat du Havre.

Digitized by Google

II. — CONDUCTEURS

1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe, les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

28 *décembre* 1896. — M. **Rondeau** (Henry), Commis, Concours de 1894, — n° 83, Loire-Inférieure, service de la 4e section de la navigation de la Loire.

Idem. — M. **Safrané** (Eugène), Commis, Concours de 1894, — n° 88, Manche, service ordinaire.

13 *janvier* 1897. — M. **Sabatier** (Jules), concours de 1894, — n° 27, Constantine, service ordinaire de la circonscription de Philippeville.

14 *janvier.* — M. **Chirouze** (Eugène), Concours de 1885, — n° 2, Haute-Vienne, service des études et travaux du chemin de fer du Dorat à Magnac-Laval.

19 *janvier.* — M. **Bideau** (Antonin), Commis, Concours de 1894, — n° 115, Rhône, service de la navigation du Rhône.

Idem. — M. **Berthier** (Charles), Commis, Concours de 1894, — n° 127, Rhône, service de la navigation du Rhône.

2° SERVICES DÉTACHÉS.

19 *janvier* 1897. — M. **Galy** (Mathieu), Conducteur de 4e classe, attaché au Service ordinaire du département des Basses-Pyrénées, est mis à la disposition du Ministre de l'Agriculture pour être employé au service de l'hydraulique agricole du département de l'Aude.

Il est placé dans la situation de service détaché.

21 *janvier.* — M. **Portat** (Jean), Conducteur de 2e classe, attaché au Service ordinaire du département de Maine-et-Loire, est autorisé à entrer au service municipal de la Ville d'Angers.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

Digitized by Google

3° CONGÉ.

28 *décembre* 1896. — Un congé d'un an sans traitement est accordé pour affaires personnelles à M. **Langrogne** (Gustave), Conducteur de 4e classe, détaché au Service Vicinal du département de la Marne.

4° DISPONIBILITÉ.

14 *janvier* 1897. — M. **Masset** (Pierre), Conducteur principal attaché, dans le département du Rhône, au Service de la navigation du Rhône, est mis en disponibilité, avec demi-traitement pour raisons de santé, jusqu'à son admission à la retraite.

Idem. — M. **Jouanneau** (Ernest), Conducteur principal, attaché au Service ordinaire du département de Seine-et-Oise, est mis en disponibilité avec demi-traitement, pour raisons de santé, jusqu'à son admission à la retraite.

Idem. — M. **Goyard** (Louis), Conducteur principal attaché, dans le département du Rhône, au Service de la navigation du Rhône, est mis en disponibilité, avec demi-traitement, pour raisons de santé, jusqu'à son admission à la retraite.

18 *janvier.* — M. **Besse** (Adrien), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de Lot-et-Garonne, au service des études et travaux du chemin de fer de La Sauve à Eymet, est mis en disponibilité avec demi-traitement, pendant six mois, pour raisons de santé.

5° DÉMISSIONS.

28 *décembre* 1896. — Est acceptée la démission de M. **Dautrey** (Henri), Conducteur de 3e classe, en congé renouvelable au Service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Idem. — Est acceptée la démission de M. **Sipra** (Aristide), Conducteur de 2e classe, détaché au Service vicinal du département du Nord.

17 *janvier* 1897. — Est acceptée la démission de M. **Pierre** (Allyre), Conducteur de 2e classe, en congé renouvelable au Service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Digitized by Google

6° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Dupuy** (Germain), Conducteur principal, Oran, Service ordinaire et Service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Mostaganem à Tiaret	6 déc. 1896.
M. **Blin** (Eugène), Conducteur principal, Indre-et-Loire, Service ordinaire	22 déc. 1896.
M. **Doxat** (Édouard), Conducteur principal, Savoie, Service ordinaire	22 déc. 1896.
M. **Lesage** (Adolysse), Conducteur principal, Seine, détaché au Service municipal de la Ville de Paris	23 déc. 1896.
M. **Maugy** (Joannès) Conducteur de 4e classe, Isère, service ordinaire	29 déc. 1896.
M. **Launoy** (Auguste), Conducteur principal, Loiret, Service des canaux d'Orléans, de Briare et du Loing	6 janv. 1897.
M. **Delsol** (Théophile), Conducteur principal Seine-et-Marne, service ordinaire	14 janv. 1897.
M. **Druille** (Louis), Conducteur de 1re classe, Ariège, service des études et travaux du chemin de fer de Pamiers à Limoux	14 janv. 1897.

7° DÉCISIONS DIVERSES.

28 *décembre* 1897. — M. **Lalonguière** (Paul), Conducteur de 3e classe, révoqué à dater du 1er mars 1890, est réintégré dans son ancien grade et mis à la disposition du Ministre des Colonies, pour être employé au Service des travaux pénitentiaires de la Guyane.

Il est placé dans la situation de service détaché.

7 *janvier* 1897. — M. **Jouanicou** (Laurent), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département des Basses-Pyrénées, au Service des études et travaux du chemin de fer de Bayonne à Saint-Jean-Pied-de-Port, passe au Service des études et travaux du chemin de fer de raccordement des Allées marines à Bayonne, même département.

13 *janvier*. — M. **Artières** (Hillaire), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de l'Aveyron, au Service des études

Digitized by Google

et travaux du chemin de fer de Tournemire au Vigan et au Service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer du Midi, reste exclusivement attaché à ce dernier service.

14 *janvier.* — M. **Grimaldi** (Toussaint), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de Constantine, au Service ordinaire de la circonscription de Constantine, passe au Service ordinaire de la circonscription de Philippeville.

Idem. — M. **Pouchès** (Jules), Conducteur de 3e classe détaché au Service des Travaux publics de la Régence de Tunis, est attaché, dans le département de Constantine, au Service de la circonscription de Constantine.

Idem. — M. **Poulmarch** (Eugène), Conducteur de 1re classe détaché au Service de l'Administration pénitentiaire de la Guyane Française, est attaché au Service ordinaire du département d'Oran.

18 *janvier.* — Est rapportée la décision du 9 octobre 1896 par laquelle M. **Ruel** (Albert), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département des Pyrénées-Orientales, au Service des études et travaux du chemin de fer d'Elne à Arles-sur-Tech, a été attaché au Service ordinaire du département de Maine-et-Loire.

M. **Ruel** est maintenu dans son ancien service.

19 *janvier.* — M. **Birabent** (Jules), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de Constantine, au Service de la circonscription de Philippeville, est attaché, en outre, au Service du Contrôle de la voie et des bâtiments du chemin de fer de Philippeville à Constantine.

Idem. — M. **Jaffeux** (Blaise), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de Constantine, au Service de la circonscription de Constantine, est attaché, en outre, au Service du Contrôle de la voie et des bâtiments du chemin de fer de Philippeville à Constantine.

Idem. — M. **Clédou** (Jean), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département des Basses-Pyrénées, au Service des études et travaux du chemin de fer de Bayonne à Saint-Jean-Pied-de-Port, passe au Service ordinaire du même département.

Digitized by Google

19 *janvier.* — M. **Navaillès** (Ernest), Conducteur de 1re classe détaché dans les bureaux de la Préfecture du département des Basses-Pyrénées, est attaché au Service ordinaire du même département.

23 *janvier.* — L'Arrêté du 19 décembre 1896 par lequel M. **Juséo** (Jean) a été nommé Conducteur de 4e classe et attaché, dans le département de la Haute-Vienne, au service des études du chemin de fer du Dorat à Magnac-Laval, est modifié en ce sens qu'il sera attaché, dans le département de la Creuse, au Service des études du chemin de fer de Felletin à Ussel.

26 *janvier.* — M. **Laurent** (Henri), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de la Seine, au Service du Nivellement général de la France, passe au Service ordinaire du département de Maine-et-Loire.

Idem. — M. **Augière** (Élie), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Dordogne, au Service des études et travaux du chemin de fer de Nontron à Sarlat, passe au Service ordinaire du même département.

M. **Augière** reste d'ailleurs attaché accessoirement au Service du chemin de fer de Nontron à Sarlat.

Les Éditeurs-Gérants : P. Vicq-Dunod et Cie.

Digitized by Google

LOIS.

(N° 16)

[19 décembre 1896]

Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, dans le département de l'Isère, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie normale, de Saint-Hilaire-de-Brens à Jallieu.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de l'Isère, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie normale, de Saint-Hilaire-de-Brens à Jallieu.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'établissement de ladite ligne ne sont pas accomplies dans un délai de deux ans à partir de la promulgation de la présente loi.

Art. 3. — Le département de l'Isère est autorisé à pourvoir à l'exécution de la ligne dont il s'agit, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions de la convention passée, le 3 avril 1896, entre le préfet de l'Isère, d'une part, et la société anonyme du chemin de fer de l'Est de Lyon, d'autre part, ainsi que du cahier des charges annexé à ladite convention.

Ledit cahier des charges est applicable aux chemins de fer d'intérêt local de Lyon à Saint-Genix-d'Aoste, de Sablonnières à Montalieu et de Montalieu aux carrières d'Amblagnieu-Pourcieu, déclarés d'utilité publique par les décrets du 14 août 1877 et du 22 janvier 1879 et par la loi du 16 août 1883.

Dans le département du Rhône, le chemin de fer d'intérêt local de Lyon à Saint-Genix-d'Aoste, déclaré d'utilité publique par le décret du 14 août 1877, est placé sous le même régime, conformé-

Digitized by Google

ment aux clauses et conditions de la convention passée à ce sujet, le 23 mai 1896, entre le préfet du Rhône, d'une part, et la société anonyme du chemin de fer de l'Est de Lyon, d'autre part, et du cahier des charges annexé à ladite convention.

Des copies certifiées conformes de ces convention et cahier des charges resteront annexées à la présente loi.

Art. 4. — Le capital de la Société anonyme du chemin de fer de l'Est de Lyon ne pourra, sous peine de déchéance, être engagé, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation des lignes qui lui sont concédées, sans autorisation préalable par décret délibéré en conseil d'État.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

ANNEXES

À LA LOI AYANT POUR OBJET DE DÉCLARER D'UTILITÉ PUBLIQUE L'ÉTABLISSEMENT, DANS LE DÉPARTEMENT DE L'ISÈRE, D'UN CHEMIN DE FER D'INTÉRÊT LOCAL, A VOIE NORMALE, DE SAINT-HILAIRE-DE-BRENS A JALLIEU.

CONVENTION.

L'an 1896, le 3 avril,

Entre : M. de Luze, préfet du département de l'Isère, agissant au nom du département, en vertu des lois du 10 août 1871, du 11 juin 1880, des délibérations du conseil général de l'Isère, en date des 26 août 1893 et 23 août 1895, et des délibérations de la commission départementale en date des 28 février 1894 et 27 février 1896,

D'une part ;

Et M. Adrien Le Page, directeur de la société anonyme du chemin de fer de l'Est de Lyon, dont le siège est à Lyon, 40, rue Charlet, agissant au nom de cette société en vertu de l'autorisation spéciale à lui donnée par délibération du conseil d'administration en date du 27 septembre 1895 et du 20 février 1894, conformément au vote de l'assemblée générale des actionnaires, tenue à Lyon le 24 janvier 1894, et sous réserve de la loi déclarative d'utilité publique,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet du département de l'Isère concède, jusqu'au 1er janvier 1977, à la société anonyme du chemin de fer de l'Est de Lyon,

Digitized by Google

qui accepte, la construction et l'exploitation d'un chemin de fer d'intérêt local se détachant du chemin de fer de Lyon à Saint-Genix-d'Aoste, à la gare de Saint-Hilaire-de-Brens et aboutissant au pont de Jallieu.

Art. 2. — La société anonyme du chemin de fer de l'Est de Lyon s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, et sans aucune subvention de l'État ni du département, le chemin de fer de Saint-Hilaire-de-Brens à Jallieu et à se conformer, pour la construction et l'exploitation dudit chemin, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

Art. 3. — Le cahier des charges est établi en conformité du cahier des charges type pour les chemins de fer d'intérêt local annexé au décret du 6 août 1881, sauf les compléments ajoutés aux articles 16, 20, 34, 35, 41, 54, 55, 61, les modifications apportées aux articles 11, 13, 15, 54, 56, 57, 66, et l'adjonction de l'article supplémentaire 23 *bis*.

Art. 4. — La société anonyme du chemin de fer de l'Est de Lyon s'engage à établir ou à faire établir et à maintenir ou à faire maintenir, tant qu'il n'existera pas de prolongement de sa voie ferrée entre la gare du pont de Jallieu et la gare de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée à Bourgoin, un service de correspondance par voitures desservant à l'arrivée et au départ tous les trains portant voyageurs sur l'embranchement de Saint-Hilaire-de-Brens à Jallieu.

Cette correspondance entre les deux gares suivra l'itinéraire suivant : gare Paris-Lyon-Méditerranée, avenue de la Gare, rue de la République, place d'Armes, rue de l'Hôtel-de-Ville, rue de la Liberté, place Saint-Michel, grande rue de Jallieu, gare de Jallieu.

Les prix pour voyageurs et bagages de la correspondance par voiture entre Bourgoin et Jallieu, et réciproquement, seront établis comme si la voie ferrée était prolongée jusqu'à la gare de Bourgoin, et la compagnie délivrera des billets de et pour Bourgoin.

Art. 5. — La durée de la concession des lignes antérieurement concédées dans le département de l'Isère à ladite société du chemin de fer de l'Est de Lyon, savoir :

Ligne de Lyon à Saint-Genix-d'Aoste (décret du 14 août 1877) ;

Ligne de Sablonnières à Montalieu (décret du 22 janvier 1879) ;

Ligne de Montalieu à Amblagnieu (loi du 16 août 1883, est modifiée, et le terme commun à toutes ces concessions est fixé au 1er janvier 1977 ;

Art. 6. — Le cahier des charges annexé à la présente convention, aux clauses et conditions duquel la compagnie de l'Est de Lyon s'engage à se conformer, remplace entièrement et annule les cahiers des charges relatifs aux lignes de :

Lyon à Saint-Genix-d'Aoste, annexé à la convention en date du 19 avril 1877 ;

Sablonnières à Montalieu, annexé à la convention en date du 24 août 1878 ;

Montalieu à Amblagnieu, annexé à la convention en date du 21 juin 1881.

Digitized by Google

Art. 7. — Les frais de timbre et d'enregistrement de la présente convention seront à la charge de la compagnie concessionnaire.

Fait double, à Grenoble, les jour, mois et an ci-dessus.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le chemin de fer d'intérêt local qui fait l'objet du présent cahier des charges comprend :

1° La ligne de Lyon à Morestel et à Saint-Genix-d'Aoste. Cette ligne part de Lyon avec raccord à la gare de la Part-Dieu sur le chemin de fer de Lyon à Genève ; elle passe par ou près Villeurbanne, Décines, Meyzieu, Pusignan, Janneyrias, Pont-de-Chéruy, Crémieux, les Tronches, Saint-Hilaire, Trept, Sablonnières, Passin, Morestel, Tuellin, Veyrins, les Avenières et Saint-Genix-d'Aoste ;

2° L'embranchement de Sablonnières à Montalieu. Cet embranchement se détache de la ligne de Lyon à Morestel et à Saint-Genix-d'Aoste, au lieu dit Sablonnières, et passe par ou près Arandon, Poleyrieu, Quirieu, Bouvesse et Montalieu, pour aboutir à la gare de Montalieu, sur le réseau des Dombes, incorporé en 1883 au réseau Paris-Lyon-Méditerranée, à laquelle elle est raccordée ;

3° L'embranchement de Montalieu aux carrières d'Amblagnieu-Pourcieu. Cet embranchement, exclusivement destiné au transport des marchandises, se détache de la ligne de Sablonnières à Montalieu, près de la station de Montalieu (ville), et passe entre les hameaux de Pourcieu et Vassieu, pour aboutir aux carrières sus-désignées.

4° L'embranchement de Saint-Hilaire à Jallieu. Cet embranchement partira de la gare de Saint-Hilaire-de-Brens, ligne de Lyon à Saint-Genix-d'Aoste, passera à ou près de Vénérieu, Flozailles, Saint-Savin, pour aboutir près du pont de Jallieu.

Art. 2. — Les travaux de l'embranchement de Saint-Hilaire à Jallieu devront être commencés dans un délai de six mois à partir de la loi déclarative d'utilité publique. Ils seront poursuivis de telle façon qui cet embranchement de Saint-Hilaire-de-Brens à Jallieu soit livré à l'exploitation deux ans après.

Art. 3 à 6. — *Comme au type.*

Art. 7. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1m,44.

La largeur des locomotives et des caisses des vehicules, ainsi que de

Digitized by Google

leur chargement, ne dépassera pas 3 mètres, et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, restera inférieure à 3m,10 ; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 4m,20.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entrevoie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 2 mètres.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 75 centimètres.

L'épaisseur de la couche de ballast sera d'au moins 35 centimètres, et l'on ménagera, au pied de chaque talus du ballast, une banquette de largeur telle que l'arête de cette banquette se trouve à 90 centimètres au moins de la verticale de la partie la plus saillante du matériel roulant.

Le concessionnaire établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par le préfet, suivant les circonstances locales, sur les propositions du concessionnaire.

Art. 8. — *Comme au type.*

Art. 9. — Le nombre et l'emplacement des stations ou haltes de voyageurs et des gares de marchandises seront arrêtés par le conseil général, sur les propositions du concessionnaire, après une enquête spéciale.

Il demeure toutefois entendu, dès à présent, que pour la ligne de Saint-Hilaire à Jallieu, des stations seront établies dans les localités ci-après ou à proximité de ces localités :

Vénérieu ;

Flozailles ;

Saint-Savin ;

Jallieu, près le pont ;

Si, pendant l'exploitation, de nouvelles stations, gares ou haltes sont reconnues nécessaires, d'accord entre le département et le concessionnaire, il sera procédé à une enquête spéciale.

L'emplacement en sera définitivement arrêté par le conseil général, le concessionnaire entendu.

Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par le préfet, le concessionnaire entendu ; si la sécurité publique l'exige, le préfet pourra, pendant le cours de l'exploitation, prescrire l'établissement de nouvelles gares d'évitement ainsi que l'augmentation des voies dans les stations et aux abords des stations.

Le concessionnaire sera tenu, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre au préfet les projets de détail de chaque gare, station ou halte, lesquels se composeront :

1° D'un plan à l'échelle de 1/500e, indiquant les voies, les quais, les

Digitized by Google

bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords ;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de 1 centimètre par mètre ;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

Le reste comme au type (*).

(N° 17)

[28 décembre 1896]

Loi ayant pour objet le classement, dans les départements des Alpes-Maritimes et des Basses-Alpes, d'une nouvelle route nationale reliant le pont de Gueydan (route nationale n° 207) et Barcelonnette, en passant par le col de la Cayolle.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est et demeure classée dans les départements des Alpes-Maritimes et des Basses-Alpes, sous la dénomination de route nationale n° 210, une nouvelle route d'une longueur de 80.108 mètres, reliant le pont de Gueydan (route nationale n° 207) et Barcelonnette, en passant par Guillaumes, le col de la Cayolle et Fours-Saint-Laurent, conformément aux indications générales de l'avant-projet adopté par le conseil général des ponts et chaussées, le 18 novembre 1895.

Les travaux à exécuter pour l'établissement de ladite route sont déclarés d'utilité publique.

Art. 2. — La dépense, évaluée à trois cent neuf mille francs (309.000 francs), sera répartie conformément à l'avis de la commission mixte des travaux publics, du 30 juillet 1894.

La partie de cette dépense totale mise à la charge du département des travaux publics et montant à deux cent quarante-trois mille francs (243.000 francs), sera imputée sur les crédits inscrits annuellement au budget de ce département pour les lacunes des routes nationales.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

(*) Voir le type *Ann.* 1882, p. 264, et *Journal officiel* du 24 décembre 1896.

Digitized by Google

(N° 18)

[29 décembre 1896]

Loi établissant au port de Rouen un péage de 15 centimes destiné à remplacer les droits d'étal, d'attache, etc., établis par l'ordonnance du 8 octobre 1815.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Il est établi au port de Rouen, en compensation des droits divers établis au profit de la ville par l'ordonnance du 8 octobre 1815, un péage maximum de quinze centimes (0 fr. 15) par tonneau de jauge légale sur tous les navires ou bateaux faisant à Rouen une opération de commerce.

Sont exemptés de ce péage :

1° Les navires entrés et sortis sur lest;

2° Les navires appartenant à l'État ou employés à son service;

3° Les bateaux de pêche;

4° Les navires affectés au pilotage et au remorquage;

5° Les navires opérant au bornage entre Rouen et les petits ports de la Seine jusqu'à Berville;

6° Les navires affectés à un service de voyageurs;

7° Les bateaux de navigation intérieure.

Les limites de perception du péage ci-dessus sont fixées aux limites mêmes de la commune de Rouen.

Art. 2. — La perception de ce péage est concédée à la ville de Rouen pour le produit en être exclusivement affecté à l'amortissement, avec intérêts calculés à raison de quatre pour cent (4 0/0) par an, de la somme de deux millions sept cent mille francs (2.700.000 francs), que la ville a consacrée aux travaux d'amélioration du port de Rouen.

La perception cessera aussitôt que son produit aura atteint la somme nécessaire à cet amortissement et, au plus tard, dans le délai maximum de vingt-neuf ans.

Art. 3. — Si le produit moyen du péage pendant cinq années consécutives venait à s'élever de façon à permettre la réduction du péage sans risquer de prolonger la durée de l'amortissement

Digitized by Google

au-delà des vingt-neuf années prévues à l'article 2, le péage pourrait être abaissé par arrêté du ministre du commerce, après avis des ministres des travaux publics, de l'intérieur et des finances, le conseil municipal et la chambre de commerce entendus.

Art. 4. — Les dispositions des alinéas 5 à 9 de l'article 4 de la loi du 19 mai 1866, modifié par l'article 11 de la loi du 30 janvier 1893, sont applicables au péage institué par la présente loi.

Art. 5. — Il est pris acte de l'engagement souscrit par la ville de Rouen, ainsi qu'il résulte de la délibération du conseil municipal en date du 14 février 1896, de continuer, pendant toute la durée de la perception du péage ci-dessus institué, à subvenir à ses frais, sans compensation, aux travaux et dépenses d'arrosage, de balayage et d'éclairage des quais.

La présente loi délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

Digitized by Google

DÉCRETS.

(N° 19)

[28 mars 1896]

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

Sont approuvés, par modification à l'avant-projet du tramway d'Armentières à Halluin, déclaré d'utilité publique par le décret du 28 juillet 1891, les changements d'emplacement de la voie ci-après :

1° Dans la traverse de Frelinghien, entre les points kilométriques 6^{km},057 et 6^{km},382 ;

2° Dans la traverse de Bousbecques, entre les points kilométriques 19^{km},878 et 19^{km},991, 20^{km},223 et 20^{km},50350 ;

3° Dans la traverse d'Halluin, entre les points kilométriques 23^{km},69980 et 23^{km},84950.

Le tout conformément aux dispositions des projets présentés par la compagnie rétrocessionnaire de la ligne.

(N° 20)

[11 avril 1896]

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Les alignements des quais Saint-Paul et Saint-Jacques, du port de la Turballe, depuis la rue longeant les établissements *Pellier* jusqu'à l'origine du chemin de grande communication n° 92 (Loire-Inférieure), sont et demeurent fixés conformément aux lignes rouges du plan visé par l'ingénieur en chef du service maritime, le 27 novembre 1894, lequel plan restera annexé au présent décret.

Digitized by Google

Toutefois, le plan ne sera exécutoire, en ce qui concerne l'immeuble de la dame *Lagrée-Pillard*, situé entre les repères 6 et 7, que par la voie de l'expropriation pour cause d'utilité publique;

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition de terrains et bâtiments nécessaires pour l'exécution de ce projet d'alignements, en se conformant aux dispositions des titres III et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

(N° 21)

[18 avril 1896]

Décret du Président de la République française portant que :

La compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée est autorisée à ajouter, après vérification par la commission des comptes et seulement pour l'exercice du droit de partage des bénéfices, au compte général de premier établissement des lignes du réseau algérien, conformément à la convention du 1er mai 1863, approuvée par les lois et décret du 11 juin suivant et à l'article 5 du décret du 20 septembre 1863, l'excédent de la valeur des fournitures sur la valeur des rentrées du mobilier et de l'outillage pendant les années 1878 à 1890 incluse et jusqu'à concurrence d'une somme de mille cent quatre-vingt-onze francs douze centimes.

(N° 22)

[22 avril 1896]

Décret du Président de la République française portant :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification des routes nationales nos 17 et 43, à la traversée des anciennes portes de Lille et de Valenciennes, à Douai (Nord), avec substitu-

Digitized by Google

tion de passages supérieurs aux passages à niveau du chemin de fer de Paris à Lille, conformément aux indications générales et aux traits rouges des plans d'ensemble visés par l'ingénieur en chef, sous la date du 24 juillet 1894, lesquels plans resteront annexés au présent décret.

Les anciennes directions des deux routes seront déclassées et remises à la ville de Douai, du jour où les nouvelles auront été livrées à la circulation ;

2° Il est pris acte des engagements souscrits par la compagnie du chemin de fer du Nord, dans la lettre de l'ingénieur en chef des travaux de cette compagnie, en date du 18 juin 1892, et par le conseil municipal de Douai, dans ses délibérations en date des 16 janvier 1893 et 5 août 1895 ;

3° La dépense à la charge de l'État évaluée à 75.000 francs, sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du ministère des travaux publics pour la rectification des routes nationales ;

4° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

5° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans, à dater du présent décret.

(N° 23)

[22 avril 1896]

Décret du Président de la République française portant :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'agrandissement des installations de la petite vitesse à la station de Granges (ligne de Laveline à Gérardmer), conformément aux indications générales du plan dressé, le 3 mai 1895, par l'ingénieur principal de la compagnie des chemins de fer de l'Est ;

2° Pour l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution des travaux, la compagnie des chemins de fer de l'Est est substituée

Digitized by Google

aux droits comme aux obligations qui dérivent pour l'administration de la loi du 3 mai 1841 ;

3° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux dont il s'agit ne sont pas terminées dans un délai de trois ans à dater de la promulgation du présent décret.

(N° 24)

[23 avril 1896]

Décret du Président de la République portant ce qui suit :

La commune de Dun-le-Palleteau (Creuse) est substituée aux droits que l'État tient du décret du 23 juillet 1883, réglant les alignements de la route nationale n° 151 *bis*, d'Angoulême à Nevers, dans la traverse de ladite commune.

En conséquence, elle est autorisée à faire, aux lieu et place de l'État, l'acquisition de la partie de l'immeuble des héritiers Duchâteau qui forme saillie sur les alignements de cette route, entre les repères 34 et 36 du plan, en se conformant aux dispositions des titres III et suivants de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

(N° 25)

[16 juillet 1896]

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont autorisés, conformément aux dispositions générales du projet dressé, les 26, 27 avril 1895, par les ingénieurs, les travaux à exécuter en vue du prolongement de la digue de rive existant sur la rive droite de la Garonne, en amont de Langoiran ;

2° La dépense, évaluée à cent vingt-cinq mille francs, sera imputée sur les crédits ouverts annuellement à la deuxième section du budget du ministère des travaux publics, pour l'amélioration des rivières.

Digitized by Google

(N° 26)

[21 juillet 1896]

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Il sera procédé à l'exécution des travaux de renforcement et de prolongement de la jetée de Port-Gueydon, conformément aux disposisions générales du projet présenté par les ingénieurs de la circonscription et du département d'Alger, à la date des 26 août-28 octobre 1895, et à l'avis du conseil général des ponts et chaussées en date du 6 janvier 1896;

2° La dépense de ces travaux, évaluée à 68.000 francs, sera imputée sur les ressources annuellement inscrites à la deuxième section (état B) du budget du ministère des travaux publics, pour l'amélioration des ports en Algérie.

(N° 27)

[28 décembre 1896]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'un tramway électrique entre Rouen et Blosseville-Bonsecours et Mesnil-Esnard.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

Vu l'avant-projet présenté pour l'établissement dans le département de la Seine-Inférieure, d'une ligne de tramway à traction électrique destinée au transport des voyageurs et des messageries entre Rouen (pont Corneille), Blosseville-Bonsecours et Mesnil-Esnard;

Vu notamment le plan d'ensemble de ladite ligne;

Vu les pièces de l'enquête d'utilité publique ouverte sur cet avant-projet, en exécution de l'article 29 de la loi du 11 juin 1880 et dans les formes déterminées par le règlement d'administration publique du 18 mai 1881;

Vu notamment, la délibération de la commission d'enquête, en date du 11 février 1896 ;

Vu l'avis de la chambre de commerce de Rouen, en date du 30 janvier 1896 ;

Vu les délibérations du conseil général de la Seine-Inférieure et de la commission départementale, en date du 20 août 1895, des 20 mars et 21 août 1896 ;

Vu l'adhésion directe donnée, le 4 juin 1896, par le colonel directeur du génie, à Rouen, en exécution de l'article 18 du décret du 16 août 1853 ;

Vu la convention passée, le 25 novembre 1896, entre le préfet de la Seine-Inférieure, agissant au nom du département, et M. Armand Requier, entrepreneur à Rouen, pour la rétrocession de l'entreprise, ainsi que le cahier des charges y annexé ;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, en date du 15 juin 1896 ;

Vu la lettre du ministre de l'intérieur, en date du 27 juin 1896 ;

Vu la loi du 11 juin 1880, sur les chemins de fer d'intérêt local et les tramways ;

Vu les règlements d'administration publique, en date des 18 mai et 6 août 1881 ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement dans le département de la Seine-Inférieure, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway à traction électrique, destinée au transport des voyageurs et des messageries entre Rouen (pont Corneille), Blosseville-Bonsecours et Mesnil-Esnard.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département de la Seine-Inférieure est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvé la convention passée, le 25 novembre 1896, entre le préfet de la Seine-Inférieure, au nom du département, et M. Armand Réquier, pour la rétrocession du

Digitized by Google

tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

TRAITÉ DE RÉTROCESSION.

L'an 1896, le 25 novembre,

Entre les soussignés :

M. Hendlé, préfet de la Seine-Inférieure, commandeur de l'ordre national de la Légion d'honneur, officier de l'instruction publique, agissant au nom du département, en vertu de la délibération du Conseil général, en date du 21 août 1896, et sous réserve du décret d'utilité publique à intervenir,

D'une part;

Et M. Hippolyte-Armand Requier, entrepreneur de travaux publics, demeurant à Rouen, rue Centrale, n° 39,

D'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet de la Seine-Inférieure rétrocède à M. Requier, qui accepte, la construction, l'entretien et l'exploitation du tramway électrique de Rouen à Blosseville-Bonsecours et à Mesnil-Esnard, dont la succession est demandée par le département.

Art 2. — Par le fait de cette rétrocession, M. Requier sera subrogé à toutes les obligations imposées au département par le cahier des charges annexé au décret de concession et à tous les droits assurés au concessionnaire par ledit cahier des charges.

Ce cahier des charges est conforme au type annexé au décret du 6 août 1881, sauf en ce qui concerne les modifications prévues aux articles 4, 6, 7, 11, 17, 23, 24, 27, 29, 30, 31, 32 et 36 et la suppression des articles 25, 26, 34 37, 38 et 39.

Art. 3. — M. Requier s'engage à construire et à exploiter pendant la durée de la concession le tramway de Rouen à Blosseville-Bonsecours et Mesnil-Esnard, sans aucune subvention de l'État ni du département.

Il sera tenu de créer, dans les six mois à partir de la déclaration d'utilité publique, une société anonyme qui lui sera substituée pour l'établissement et l'exploitation de la ligne et avec laquelle il restera solidairement responsable pendant un délai de dix ans, ce délai courant de la mise en exploitation de la ligne.

Art. 4. — La somme que le rétrocessionnaire doit verser chaque année dans la première quinzaine de janvier, afin de pourvoir aux frais du contrôle, sera calculée d'après le chiffre de 50 francs par kilomètre de voie concédée.

Le premier versement aura lieu dans le courant du mois qui suivra le

Digitized by Google

décret de concession à la caisse du trésorier-payeur général, à Rouen.

Art. 5. — Avant la signature de l'acte de concession, le rétrocessionnaire déposera à la Caisse des dépôts et consignations une somme de 5.000 francs en numéraire ou en rente sur l'État calculée conformément au décret du 31 janvier 1872 ou en bons du Trésor, avec transfert au profit de ladite caisse de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les quatre cinquièmes en seront rendus au rétrocessionnaire par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 6. — Le rétrocessionnaire devra faire élection de domicile à Rouen.

Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite à la préfecture, au cabinet du secrétaire général.

Fait en double à Rouen, en l'hôtel de la préfecture, les jour, mois et an susdits.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — La ligne de tramway qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs et des messageries.

La traction aura lieu par l'électricité avec fil aérien; néanmoins, les fils aériens devront être supprimés sur le territoire de la commune de Rouen, le jour où cette commune appliquerait la même mesure aux lignes de tramways concédées à elle-même.

Art. 2. — Cette ligne aura son origine à Rouen (pont de pierre) et empruntera les voies publiques ci-après désignées : une partie de chaussée du port fluvial, la chaussée de la route nationale n° 14 et, après une déviation dans la côte des Aigles, elle s'établira sur le chemin de grande communication n° 134 jusqu'à sa jonction avec la route nationale n° 14, qu'elle empruntera de nouveau jusqu'au chemin de Belbeuf sur le territoire de Mesnil-Esnard.

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de trois mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être commencés dans un délai de quatre mois à partir de la même date. Ils seront poursuivis et terminés de telle façon

Digitized by Google

que la ligne entière soit achevée et livrée à l'exploitation dans un délai de vingt-quatre mois après la date du commencement des travaux.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1m,44.

La largeur des voitures automobiles et des caisses des véhicules, ainsi que de leur chargement, ne dépassera pas 2m,30, et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, restera inférieure à 2m,31 ; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 4m,20.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entrevoie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 1m,28.

Art. 5 à 10. — *Comme au type.*

Art. 11. — Les voitures devront s'arrêter en pleine voie pour prendre ou laisser des voyageurs en des points qui seront désignés par le préfet, sur la proposition du concessionnaire. En tout cas, les voitures ralentiront aux abords de ces points pour arrêter immédiatement si un voyageur demande à monter ou descendre. Ces haltes seront indiquées par des poteaux avec inscriptions très apparentes.

Le nombre et l'emplacement des gares, stations et haltes seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs. Il est toutefois entendu dès à présent qu'il sera établi des stations ou des haltes pour le service des voyageurs, suivant les indications ci-après :

Sur le territoire de Rouen :

Point terminus près du pont Corneille ;
Boulevard Gambetta ;
Place Saint-Paul ;
Bifurcation de la route nationale n° 182 ;
Barrière d'octroi.

Sur le territoire de Bonsecours :

Chemin des Noyers ;
Grâce-de-Dieu ;
Chemin du Calvaire ;
Station d'énergie ;
Mairie de Bonsecours ;
Chemin de Pont-de-l'Arche ;
Bifurcation de la route nationale n° 14.

Sur le territoire de Mesnil-Esnard :

Rue de Sébastopol ;
Mairie ;
Chemin de Belbeuf.

Le reste comme au type (*).

(*) Voir le type *Ann.* 1882, p. 292, et *Journal officiel* du 31 décembre 1896.

Digitized by Google

(N° 28)

[8 janvier 1897]

Décret autorisant le raccordement de la fonderie Ruelle à Quiévrechain (Nord) au chemin de fer des Mines de Crespin.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — La compagnie des mines de Crespin (Nord) est autorisée à établir, conformément au plan ci-dessus visé, dont un exemplaire restera annexé au présent décret, sur son chemin de fer, déclaré d'utilité publique par le décret du 26 décembre 1891, une soudure destinée à mettre ledit chemin de fer en communication avec un embranchement projeté par les sieurs Ruelle et Cie, fondeurs à Quiévrechain.

Art. 2. — Par dérogation à la disposition prohibitive résultant de l'article 13 du cahier des charges annexé audit décret du 26 décembre 1891, la compagnie des mines de Crespin est autorisée à faire sur son chemin de fer le transport des marchandises en provenance ou à destination de l'usine des sieurs Ruelle et Cie.

Art. 3. — Les conditions dans lesquelles le raccordement sera établi et les transports seront effectués seront déterminées par un traité qui sera soumis à l'approbation de M. le ministre des travaux publics.

Art. 4. — La compagnie des mines de Crespin sera tenue de concéder des conditions analogues à tous les industriels se trouvant dans une situation semblable à celle des sieurs Ruelle et Cie qui voudraient, dans l'avenir, se relier de même à son chemin de fer minier. En cas de difficulté, il sera statué par le ministre des travaux publics, la compagnie entendue.

Art. 5. — L'autorisation donnée par le présent décret est essentiellement précaire et révocable, à toute époque, sans indemnité, pour raison d'intérêt public.

Art. 6. — Les droits des tiers sont et demeurent expressément réservés.

Digitized by Google

(N° 29)

[8 janvier 1897]

Décret déclarant d'utilité publique les travaux d'amélioration du port de Nice.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics.

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux d'amélioration du port de Nice (Alpes-Maritimes), conformément aux dispositions générales de l'avant-projet ci-dessus visé, et aux avis, également susvisés, du conseil général des ponts et chaussées.

La dépense de ces travaux est évaluée à 936.000 francs.

Art. 2. — Il est pris acte de l'engagement souscrit par la chambre de commerce de Nice, ainsi qu'il résulte de sa délibération susvisée du 12 mai 1894, de contribuer à la dépense des travaux, avec l'aide de la ville de Nice par un subside de 542.000 francs.

Le montant de ce subside sera versé au Trésor, par acomptes successifs, au fur et à mesure des besoins des travaux. L'importance des versements partiels et l'époque à laquelle ils devront être effectués seront déterminées par le ministre des travaux publics.

Art. 3. — Le surplus de la dépense, pris en charge par l'État, sera imputé sur les fonds annuellement inscrits à la 2e section du budget du ministère des travaux publics pour l'amélioration et l'extension des ports maritimes.

Digitized by Google

(N° 30)

[13 janvier 1897]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département d'Alger, d'une ligne de tramway à traction mécanique entre l'Hôpital-du-Dey (commune d'Alger) et la Colonne-Voirol (commune de Mustapha).

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics ;

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département d'Alger, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway, à traction mécanique, destinée au transport des voyageurs, entre l'Hôpital-du-Dey (commune d'Alger) et la Colonne-Voirol (commune de Mustapha).

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de trois ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le syndicat des communes d'Alger et de Mustapha est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 15 décembre 1896, entre le syndicat des communes d'Alger et de Mustapha, d'une part, et la société française pour l'exploitation des procédés Thomson-Houston, d'autre part, pour la rétrocession du tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Dans le délai de six mois à partir de la déclaration d'utilité publique, le rétrocessionnaire devra constituer une société anonyme qui lui sera substituée.

Digitized by Google

Cette substitution devra être approuvée par décret délibéré en conseil d'État, conformément à l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

CONVENTION.

Entre M. Gustave Mercier, membre du conseil municipal de la ville d'Alger, agissant aux présentes en qualité de président du syndicat des communes d'Alger et de Mustapha, constitué par décret du 17 septembre 1896, et en outre comme spécialement autorisé à l'effet des présentes par délibération du comité du syndicat en date des 28 novembre dernier et 7 décembre courant.

D'une part :

Et la compagnie française pour l'exploitation des procédés Thomson-Houston, dont le siège est à Paris, 27, rue de Londres, représentée par M. Adolphe Dalaise, propriétaire à Mustapha, villa Emma-Louise, agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibérations du conseil d'administration de ladite compagnie, en date des 26 mars et 6 novembre 1896.

D'autre part,

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

Art. 1er. — Le syndicat des communes ci-dessus désigné s'engage à rétrocéder à la compagnie française pour l'exploitation des procédés Thomson-Houston, pour une durée égale à la durée de la concession qui pourra être accordée par l'État, l'établissement et l'exploitation d'une ligne intercommunale de tramways à traction électrique par fil aérien, destinée exclusivement au service des voyageurs.

Cette ligne partira de l'Hôpital-du-Dey (commune d'Alger) pour aboutir à la Colonne-Voirol (commune de Mustapha).

Elle sera divisée en deux sections : la première, de l'Hôpital-du-Dey au point kilométrique 2km,800, route nationale d'Alger à Laghouat, la deuxième section de ce point à la colonne Voirol, point kilométrique 5km,680, route nationale d'Alger à Laghouat.

Art. 2. — La compagnie française pour l'exploitation des procédés Thomson-Houston, représentée par M. Dalaise, déclare accepter cette rétrocession ; elle lui est consentie conformément à la loi du 11 juin 1880, au décret du 6 août 1881, portant règlement d'administration publique pour l'exécution de l'article 38 de ladite loi, et aux conditions stipulées au cahier des charges de la concession aux communes syndiquées, auxquelles M. Dalaise ès noms déclare souscrire.

Le rétrocessionnaire sera, en conséquence, assujetti envers les communes d'Alger et de Mustapha à toutes les obligations imposées à ces communes elles-mêmes par ce cahier des charges.

Art. 3. — Aussitôt après la déclaration d'utilité publique et dans le

Digitized by Google

délai de six mois, sous peine de déchéance, la compagnie française pour l'exploitation des procédés Thomson-Houston s'oblige à se substituer une société anonyme spéciale, constituée conformément aux lois des 24 juillet 1867 et 1er août 1893, pour une durée au moins égale à la durée de la concession.

Art. 4. — La substitution d'accumulateurs ou de tout autre système au fil aérien admis comme système actuel de traction, en vue de l'exploitation de la ligne rétrocédée, aura lieu à la requête des communes syndiquées dès qu'il sera démontré, par une expérience acquise dans une ville de France ou de l'Étranger, que ce nouveau système présente, par ses conditions de sécurité et d'économie comme dépense annuelle d'exploitation, des avantages égaux à ceux donnés par le fil aérien.

Pour la supputation de la dépense annuelle d'exploitation du système à substituer éventuellement, seront compris l'intérêt et l'amortisssement du capital constitué pour la première exploitation.

Art. 5. — Il est spécifié, conformément à l'article 30 de la loi du 11 juin 1880, que, dans la rédaction du cahier des charges annexé au présent traité, ont été supprimés les articles 24, 25, 26, 27, 30, 31, 32, 38 et 39 du cahier des charges-type, annexé au décret du 6 août 1881, et ont été modifiés les articles 1, 3, 4, 5, 6, 8, 11, 13, 15, 23, 28, 29, 33, 34 et 36 du même cahier des charges-type.

Art. 6. — Le personnel employé sur la ligne sera composé, pour les deux tiers au moins, de nationaux français ou indigènes.

Les rapports du personnel avec le rétrocessionnaire feront l'objet d'une réglementation ultérieure appropriée au mode de traction et d'exploitation, conformément aux lois et décrets régissant la matière.

Art. 7. — Les communes concessionnaires ne pourront à toute époque exercer à l'égard du rétrocessionnaire la faculté de rachat de la concession à elles faite par l'État qu'aux conditions dans lesquelles l'État peut lui-même l'exercer à leur égard aux termes de l'article 19 du cahier des charges ci-annexé et en vertu d'un décret délibéré en conseil d'État, conformément à l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 8. — En représentation des avantages auxquels les communes d'Alger et de Mustapha peuvent prétendre, à titre de droits de stationnement ou autres, le rétrocessionnaire payera, à partir du jour de la mise en exploitation de la première section, une redevance annuelle fixée, pour la ville d'Alger, à 10.091 fr. 25 et, pour celle de Mustapha à 3.650 fr. 10.

A partir du 5 septembre 1900, le rétrocessionnaire versera chaque année par douzièmes, dans la caisse municipale d'Alger et de Mustapha, en leur garantissant le minimum de redevance ci-dessus fixé, une participation de 2 1/2 0/0 dans les recettes brutes réalisée par la perception du prix des places des voyageurs sur la ligne concédée.

Cette participation sera répartie entre les communes dans la même proportion que ci-dessus. La liquidation de ce pourcentage sera faite tous les mois contradictoirement par les soins du syndicat des communes

Digitized by Google

et du rétrocessionnaire sur un état dressé d'après les feuilles de perception ou les carnets de tickets et suivant un mode de contrôle qui fera l'objet d'un règlement d'administration intérieure.

Art. 9. — Dans le mois qui suivra la déclaration d'utilité publique, le rétrocessionnaire déposera à la Caisse des dépôts et consignations une somme de 15.000 francs en numéraire ou en rente sur l'État, calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor avec transfert, au profit de ladite caisse, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise ; 10.000 francs seront rendus au concessionnaire aussitôt après la réception définitive des travaux. Les derniers 5.000 francs ne seront remboursés qu'après l'expiration de la concession.

Art. 10. — Le rétrocessionnaire fait dès à présent élection de domicile à Alger, 2, rue Savignac, ou en tout autre lieu de ladite ville qui pourra être ultérieuremant fixé comme siège de son exploitation.

Toutes pièces, actes ou ordres lui seront signifiés ou adressés à ce domicile.

Art. 11 et dernier. — Les frais de timbre, d'enregistrement, d'impression, expéditions ou tous autres auxquels donneront lieu le cahier des charges général ainsi que les présentes conventions, seront supportées par le rétrocessionnaire.

Fait double à Alger, le 15 décembre 1896.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — La ligne de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au service exclusif des voyageurs.

La traction aura lieu par moteur mécanique.

Art. 2. — La ligne partira de l'Hôpital-du-Dey (commune d'Alger) pour aboutir à la Colonne-Voirol (commune de Mustapha). Elle sera divisée en deux sections : la première de l'Hôpital-du-Dey à la station sanitaire (hôtel d'Orient) au point kilométrique 2,800, route nationale n° 1 d'Alger à Laghouat ; la deuxième, de ce dernier point à la Colonne-Voirol au point kilométrique 5km,680, route nationale d'Alger à Laghouat ; sa longueur totale approximative est de 7.300 mètres.

La ligne empruntera les voies publiques ci-après désignées :

Extra muros.

Chemin vicinal n° 2 ;

Chemin vicinal n° 8 (rue de l'Oued-M'Kacel) ;

Digitized by Google

Chemin vicinal n° 3 ;
Chemin d'intérêt commun n° 19 :
Tronçon du chemin de grande communication n° 1.

Intra muros.

Avenue Bab-el-Oued ;
Rue Bab-el-Oued ;
Route nationale n° 1, formant les voies suivantes :
Rue Ouest (place du Gouvernement) ;
Rue Bab-Azoun ;
Place de la République ;
Rue Dumont-d'Urville ;
Rue d'Isly.

Extra muros.

Rue Michelet (route nationale n° 1) ;
Route nationale n° 1 (du Plateau-Saulière à la Colonne-Voirol).

. . . . . .

Art. 11. — Le tramway ne s'arrêtera qu'aux arrêts et aux croisements à fixer conformément au dernier paragraphe du présent article sur les parties à voie unique telles que :

a) Entre le lycée et la place du Gouvernement ;

b) Entre la place du Gouvernement et le croisement de la place Bresson ;

c) Sur toute la longueur de la rue Dumont-d'Urville ;

d) Sur la section de la station Sanitaire à la Colonne-Voirol où cependant, en dehors des croisements, le tramway s'arrêtera :

1° En face du palais du Gouvernement général ;

2° A l'entrée du boulevard Bru ;

3° Au refoulement du chemin vicinal de Birmandreiss.

Il est toutefois entendu dès à présent qu'il sera établi des stations ou des haltes pour le service des voyageurs, suivant les indications ci-après :

Première section.

Arrêt principal tête de ligne, en la porte de l'Hôpital-du-Dey ;

Croisement à proximité de la rue Jean-Jacques-Rousseau, route de la Bouzaréa, en face de la route du Frais-Vallon (chemin d'intérêt local n° 10) ;

Croisement en face de la rue qui mène au stand ;

Croisement aux portes Bab-el-Oued :

Croisement place du Lycée.

Croisement rue Bab-el-Oued, en face l'église de Notre-Dame-des-Victoires ;

Arrêt place du Gouvernement :

Croisement contre le refuge de la petite place Bresson ;

Digitized by Google

Arrêt place de la République, en face le square ;

Croisement au carrefour des rues Dumont-d'Urville, Henri-Martin et rue d'Isly ;

Croisement rue d'Isly, en face la halle aux grains ;

Croisement aux portes d'Isly ;

Croisement rue Michelet, devant les écoles supérieures, à proximité du boulevard Bon-Accueil ;

Croisement rue Michelet, à proximité de la rue Bourlon ;

Arrêt au Plateau-Saulière, en face la rue Edgard-Quinet ;

Arrêt, fin de la première section, en face l'hôtel d'Orient, au point kilométrique 2^{km},800 de la route d'Alger à Laghouat.

Deuxième section.

Arrêt, palais du Gouvernement général;

Croisement et arrêt, Mustapha supérieur (église) ;

Arrêt, entrée du boulevard Bru ;

Arrêt, chemin vicinal de Birmandreiss;

Arrêt, tête de ligne de la Colonne-Voirol ;

Si, en cours d'exploitation, la nécessité est reconnue de multiplier les arrêts en pleine voie sur le parcours ci-dessus, leur établissement pourra être prescrit par un arrêté du préfet, après avis du service du contrôle, le concessionnaire entendu.

Le reste comme au type (*).

(N° 31)

[13 janvier 1897]

Décret approuvant la substitution à M. Cornillon de la « Compagnie anonyme du Chemin de fer de Lyon-Saint-Paul à Fourvière et à Loyasse », comme concessionnaire de ladite ligne.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la substitution à M. Cornillon de la Compagnie anonyme du chemin de fer de Lyon-Saint-Paul à

(*) Voir le type *Ann.* 1882, p. 292, et *Journal officiel* du 20 janvier 1897.

Fourvière et à Loyasse, comme concessionnaire du chemin de fer d'intérêt local dont l'établissement, dans la ville de Lyon, a été déclaré d'utilité publique par la loi du 14 décembre 1896.

Art. 2. — Il est interdit à la compagnie anonyme du chemin de fer de Lyon-Saint-Paul à Fourvière et à Loyasse d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation du chemin de fer d'intérêt local ci-dessus désigné, sans y être préalablement autorisée par décret délibéré en conseil d'État.

(N° 32)

[16 janvier 1897]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'un réseau de tramways à traction électrique dans la ville de Châlons-sur-Marne (Marne).

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Marne, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'un réseau de tramways, à traction électrique, destiné au transport des voyageurs dans la ville de Châlons-sur-Marne.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution desdits tramways ne sont pas accomplies dans le délai de cinq ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — La ville de Châlons-sur-Marne est autorisée à pourvoir à la construction et à l'exploitation des lignes de tramways dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 28 octobre 1896, entre le maire de Châlons-sur-Marne, au nom de la ville, et

Digitized by Google

M. Édouard Cauderay, pour la rétrocession des tramways susmentionnés, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Dans le délai de six mois à partir de la déclaration d'utilité publique, le rétrocessionnaire devra constituer une société anonyme qui lui sera substituée et deviendra solidairement responsable avec lui, vis-à-vis de la ville de Châlons-sur-Marne, de tous les engagements qu'il aurait contractés avec cette dernière. Cette substitution devra être approuvée par décret délibéré en conseil d'État, conformément à l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

CONVENTION.

Entre les soussignés :

1° M. Pierre-Antoine-Emile Bourdon, maire de la ville de Châlons-sur-Marne, agissant au nom et dans l'intérêt de ladite ville, en vertu des délibérations du conseil municipal en date des 3 janvier 1895 et 6 novembre 1896, approuvées le 13 février 1895,

D'une part ;

2° Et M. Édouard Cauderay, demeurant à Paris, rue Brunel, n° 26,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La ville de Châlons-sur-Marne, qui est en instance pour obtenir la concession d'un réseau de tramway à traction par l'électricité, s'engage à rétrocéder à M. Cauderay, pour une durée égale à cette concession, l'établissement et l'exploitation des lignes A, B et C indiquées à l'article 2 du cahier des charges annexé au présent traité.

Cette rétrocession qui n'aura d'effet qu'en vertu du décret de concession à intervenir, approuvant le présent traité, est faite aux conditions suivantes :

Art. 2. — M. Cauderay est assujetti envers la ville de Châlons-sur-Marne à toutes les obligations imposées à celle-ci par le cahier des charges, de même qu'il sera subrogé aux avantages résultant pour la ville de ce même cahier des charges. Celle-ci se réservant toutefois la faculté d'obliger le rétrocessionnaire à ouvrir à l'exploitation la ligne C deux ans après l'ouverture des lignes A et B, moyennant un préavis régulièrement donné six mois avant l'expiration de ce délai.

De son côté, la ville s'engage à autoriser la substitution aux lignes A et C d'une ligne unique du Petit-Fagnières à Saint-Jacques, si le rétrocessionnaire en fait la demande.

Le cahier des charges est conforme au cahier type dressé en exécution de la loi du 11 juin 1880 et du décret du 6 août 1881, sauf modifications ou additions aux articles 11, 12, 23 et 29 et suppression des articles 24, 25, 26, 27, 30, 31, 32, 33, 34, 36, 38 et 39.

Art. 3. — La ville se réserve le droit de demander ou d'accepter de nouvelles concessions de tramways, mais il est entendu que M. Cauderay aura, à conditions égales, un droit de préférence pendant dix ans pour la rétrocession de ces lignes. Un délai de trois mois lui sera accordé, après notification, pour formuler son acceptation ou son refus. Passé ce délai, il sera forclos du droit de préférence. De plus, M. Cauderay s'oblige à construire et exploiter les deux lignes de la place de l'Hôtel-de-Ville au faubourg Saint-Antoine et au faubourg Sainte-Croix, ayant chacune 1 kilomètre environ, quand la ville de Châlons-sur-Marne le lui demandera, à la condition que celle-ci garantisse, sur ces deux lignes, une recette de 60 centimes par kilomètre-voiture, étant entendu que la recette correspondante au parcours effectué par les voyageurs se servant d'une correspondance se partagera par parties égales entre les deux lignes.

La ville de Châlons-sur-Marne ne pourra pas faire usage de cette faculté tant que, pendant douze mois consécutifs, la recette brute quotidienne n'aura pas atteint une moyenne de 250 francs par jour sur l'ensemble du premier réseau.

Art. 4. — En cas d'insuffisance du produit brut pour couvrir les dépenses réelles d'exploitation, lesquelles ne pourront en aucun cas être admises en compte pour plus de 30 centimes par voiture-kilomètre, augmentées d'une somme fixe de 6.337 fr. 50, la ville s'engage à subvenir au paiement de cette insuffisance jusqu'à concurrence d'une somme annuelle de 6.000 francs au maximum. Les sommes ainsi versées par la ville seront définitivement acquises au rétrocessionnaire et ne pourront être reversées dans la caisse municipale sur les excédents ultérieurs du produit brut.

Art. 5. — Le rétrocessionnaire devra prendre à ses frais toutes les mesures que M. le ministre du commerce jugera nécessaires de prescrire pour éviter que les courants électriques jettent le trouble dans les communications télégraphiques ou téléphoniques. Toutefois, la ville prendra à sa charge les frais résultant : 1° du déplacement des branchements d'abonnés au téléphone traversant les voies publiques parcourues par les tramways ; 2° de l'établissement d'un fil de retour commun pour les téléphones situés sur le parcours des tramways, si des troubles de dérivation suffisamment intenses empêchent les communications téléphoniques.

Art. 6. — Les modifications aux trottoirs de certaines voies publiques nécessitées par le passage des lignes dans ses voies publiques seront faites par les soins et aux frais de la ville.

Art. 7. — La ville concédera à M. Cauderay la location gratuite des surfaces nécessaires pour les bureaux d'attente et de contrôle, les re-

Digitized by Google

mises, dépôts, ateliers, prises d'eau et usines de production de la force motrice, lorsqu'ils seront établis sur les terrains de la voirie urbaine ou appartenant à la ville et sous la condition que les agencements auront été reconnus par l'administration municipale en rapport avec les exigences de la circulation et en concordance harmonique avec les dispositions architecturales ou de perspective des lieux environnants.

Art. 8. — Il est interdit au rétrocessionnaire de délivrer des cartes de circulation gratuites en dehors de celles prévues par l'article 35 du cahier des charges annexé aux présentes.

Art. 9. — Le directeur et tout le personnel employé à l'exploitation des tramways seront de nationalité française. Tout le matériel fixe et roulant sera de fabrication française, à l'exception des installations électriques qui pourront être d'origine américaine.

Art. 10. — Dans un délai de six mois à partir de la déclaration d'utilité publique, le rétrocessionnaire devra constituer une société anonyme. La société qui sera ainsi formée se substituera au rétrocessionnaire et deviendra solidairement responsable, avec lui, envers la ville, de tous les engagements qu'il aura contractés avec cette dernière.

Cette substitution devra être approuvée par décret délibéré en conseil d'État, suivant les dispositions de l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 11. — Avant la signature de l'acte de rétrocession, le rétrocessionnaire déposera dans la Caisse des dépôts et consignations une somme de 4.000 francs en numéraire ou en rente sur l'État, calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert, au profit de ladite Caisse, de celle de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les quatre cinquièmes en seront rendus au rétrocessionnaire après la réception de la ligne, le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 12. — Le rétrocessionnaire devra faire élection de domicile à Châlons-sur-Marne. Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat de la mairie de Châlons-sur-Marne.

Fait double à Châlons-sur-Marne, le 28 octobre 1896.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le réseau de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destiné au transport des voyageurs.

Digitized by Google

La traction aura lieu par moteurs électriques avec faculté d'employer un câble aérien.

Art. 2. — Ce réseau comprendra les lignes suivantes et empruntera les voies publiques ci-après désignées:

Ligne A (de la gare au faubourg Saint-Jacques). — Elle partira de la gare, empruntera l'avenue de la Gare (voirie urbaine), la rue du Faubourg-de-Marne, la rue de Marne, la place de l'Hôtel-de-Ville, la rue de Vaux, la rue Saint-Jacques (route nationale n° 3) et la rue du Faubourg-Saint-Jacques (route nationale n°s 3 et 44).

Ligne B (de la gare au faubourg Saint-Jean). — Elle partira de la gare empruntera la ligne A jusqu'à la place de l'Hôtel-de-Ville, puis suivra la rue d'Orfeuil, la rue Croix-des-Teinturiers (route nationale n° 4), la rue Saint-Nicaise, la rue du Four, la place des Ursulines (voirie urbaine), la rue Haute-Saint-Jean, la place Saint-Jean et la porte Saint-Jean (route nationale n° 44).

Ligne C (de la gare au faubourg du Petit-Fagnières). — Elle partira de la gare et aboutira avenue de Paris à la Grande-Brasserie.

Les lignes A et C pourront être remplacées par une ligne unique de la Grande-Brasserie à Saint-Jacques, si le concessionnaire trouve dans cette combinaison une plus grande facilité d'exploitation.

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de deux mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux des lignes A et B devront être commencés dans un délai de quatre mois à partir de la même date. Ils seront poursuivis et terminés de telle façon que les lignes A et B soient livrées à l'exploitation dans le délai d'un an à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Quant à la ligne C, son exécution sera terminée dans le délai de deux ans à compter de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre.

La largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, restera inférieure à 2 mètres : la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 4 mètres.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera réglée de manière qu'entre les parties les plus saillantes des deux voitures qui se croisent, il y ait un intervalle libre d'au moins 50 centimètres.

. . . . . .

Les voitures devront s'arrêter en pleine voie pour prendre ou laisser des voyageurs sur tous les points du parcours.

Le reste comme au type (*).

(*) Voir le type. *Ann.* 1882, page 292, et *Journal officiel* du 26 janvier 1897.

Digitized by Google

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT.

(N° 33)

[26 février 1896]

Travaux publics. — Chemins de fer. — Décompte. —
(Sieur Girard.)

Art. 4. — Cautionnement. Restitution. Le cautionnement doit être restitué à l'entrepreneur à la date de la réception définitive et de la présentation du décompte, alors qu'à cette date il n'est redevable d'aucune somme envers l'État et que les décisions du conseil de préfecture, qui doivent intervenir sur ses réclamations, ne peuvent avoir pour effet de le constituer débiteur (IV).

— L'administration ayant retenu indûment le cautionnement pendant une certaine période, l'entrepreneur ne peut prétendre à d'autre indemnité qu'à la différence entre les intérêts du cautionnement à 5 0/0 et les intérêts qu'il a reçus du Trésor pendant cette période (VI).

Faux frais. Ponts de service. Pas d'indemnité : ils rentrent dans les faux frais à la charge de l'entrepreneur (IV).

— Fourniture de plomb pour scellement de garde-corps en fer. — Rejet : le prix des garde-corps comprend toutes fournitures et mains-d'œuvre qui y sont relatives (I).

Mise en régie prononcée à raison du refus de l'entrepreneur d'exécuter certains travaux de parachèvement lui incombant d'après le cahier des charges et de réparer des malfaçons régulièrement constatées. Régularité (III).

Piquetage. — Prétendues fausses manœuvres résultant d'erreurs de piquetage : non-recevabilité, l'entrepreneur n'ayant pas, conformément au cahier des charges, réclamé au moment même de l'opération du piquetage (V).

Réadjudication au profit d'un tiers d'une partie des travaux de l'entreprise, à raison d'un changement de tracé rendu nécessaire par un cas de force majeure. Pas d'indemnité due à l'entrepreneur

Digitized by Google

primitif, celui-ci ayant déjà exécuté tous les travaux compris dans son marché et la déviation adoptée constituant d'ailleurs une entreprise distincte, pouvant faire l'objet d'une nouvelle adjudication (II).

1° En ce qui concerne *la demande en paiement de 146 kilogrammes de plomb pour scellement des garde-corps en fer:*

Considérant qu'il résulte des termes de l'article 79 du bordereau que les fers pour garde-corps sont payés au poids, mis en place, et que le prix inscrit à la série comprend toutes les mains-d'œuvre et fournitures ; qu'ainsi c'est à bon droit que la réclamation a été rejetée par le conseil de préfecture;

2° *En ce qui concerne la demande d'une indemnité de 40.000 francs à raison de l'adjudication au profit d'un tiers d'une partie des travaux de l'entreprise :*

Considérant qu'à la suite de glissements qui ont déterminé la ruine du viaduc en construction pour le passage de l'Ain, l'administration a dû abandonner le tracé primitif sur une longueur de 1.630 mètres, afin d'établir un nouveau viaduc sur un emplacement plus solide ; qu'il résulte de l'instruction que le sieur Girard avait terminé tous les travaux de son marché compris dans la partie de la ligne abandonnée, à l'exception seulement d'une des piles du viaduc ;

Considérant d'autre part, que la déviation adoptée constituait une entreprise entièrement distincte de celle concédée au sieur Girard et que, dès lors, l'administration dont cet entrepreneur avait d'ailleurs refusé les offres était libre d'en faire l'objet d'une adjudication nouvelle ; qu'il suit de là que le conseil de préfecture a décidé avec raison que le changement de tracé et son exécution par un autre entrepreneur n'avaient pu causer au requérant aucun préjudice dont il soit fondé à demander réparation ;

3° *En ce qui concerne les réclamations relatives à la prolongation de l'entreprise et la mise en régie :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment des ordres de service, arrêtés de mise en demeure et procès-verbaux de constat joints au dossier que, si dès la fin de l'année 1884 le sieur Girard avait terminé les ouvrages les plus importants de son entreprise, il n'a procédé qu'avec une lenteur extrême à l'exécution des travaux de parachèvement nécessaires pour mettre la ligne en état de réception et que même, sur le refus persistant de cet entrepreneur d'exécuter certains de ces travaux et de réparer

Digitized by Google

des malfaçons régulièrement constatées, le préfet a dû prendre, au mois d'octobre 1886, un arrêté de mise en régie ;

Considérant que les travaux, dont l'inexécution a motivé cette dernière mesure, incombaient au sieur Girard aux termes de son cahier des charges et que, dès lors, il était tenu de les effectuer en déférant aux ordres qui lui ont été donnés dans les conditions de son marché ; qu'ainsi cet entrepreneur n'est pas fondé à se plaindre ni de la prolongation de l'entreprise, ni de la mise en régie ;

4° *En ce que concerne la demande en paiement de deux ponts de service :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les ponts dont il s'agit ont été construits pour les besoins de l'entreprise, afin d'établir la circulation entre les chantiers ; qu'ils rentrent ainsi dans les faux frais que l'article 18 du cahier des clauses et conditions générales met à la charge de l'entrepreneur, et que, par suite, le sieur Girard n'est pas fondé à en réclamer le paiement à l'administration ;

5° *En ce qui touche la demande d'une indemnité de* 5.000 *francs pour fausses manœuvres résultant d'erreurs de piquetage :*

Considérant que l'article 51 du cahier des charges stipule expressément « qu'en *aucun cas* l'entrepreneur ne sera admis à « réclamer ultérieurement contre les erreurs qui auraient pu « être faites dans l'opération du piquetage, attendu qu'il devra y « assister et demander immédiatement les vérifications qu'il croi- « rait nécessaires » ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que non seulement le sieur Giraud n'a élevé aucune réclamation lors de l'opération du piquetage et a signé sans réserves le procès-verbal de cette opération, mais qu'il n'a jamais signalé au cours des travaux et ne précise même pas dans ses requêtes les prétendues fausses manœuvres qui seraient résultées pour lui des erreurs alléguées ; qu'ainsi la réclamation a été rejetée à bon droit comme non recevable ;

6° *En ce qui concerne le remboursement du cautionnement :*

Considérant que, si, aux termes de l'article 4, § 3, du cahier des clauses et conditions générales, « le cautionnement doit res- « ter affecté à la garantie des engagements contractés par l'ad- « judication jusqu'à la liquidation définitive des travaux », il résulte de l'instruction qu'au 30 juillet 1888, date de la réception définitive et de la présentation du décompte, le sieur Girard n'était redevable d'aucune somme envers l'État et que les déci-

Digitized by Google

sions à intervenir sur ces réclamations soumises au conseil de préfecture ne pouvaient avoir pour effet de le constituer débiteur; qu'ainsi c'est à tort que l'administration a refusé à cette époque de lui rembourser son cautionnement et qu'il y a lieu, de ce chef, de réformer l'arrêté attaqué;

Mais considérant que le sieur Girard ne peut prétendre à d'autre indemnité qu'à l'allocation de la différence entre les intérêts du cautionnement au taux de 5 0/0 et ceux qu'il a reçus du Trésor pendant la période comprise entre le 20 septembre 1888, date de sa demande, et le 1er mars 1890, date du remboursement dudit cautionnement;

7° *Sur les intérêts des intérêts* :

..... (L'État tiendra compte au sieur Girard de la différence entre les intérêts produits par son cautionnement et ceux à 5 0/0 auxquels il a droit depuis le 20 septembre 1890, date du remboursement dudit cautionnement. Intérêts échus les 1er avril 1891 et 23 février 1894 capitalisés à ces dates. L'État supportera un cinquième des dépens.)

(N° 34)

[28 février 1896]

Travaux publics. — Dommages aux personnes et aux propriétés. — Canalisation de gaz. — Explosion. — Responsabilité. — Ville de Paris. Compagnie concessionnaire. — Explosions de gaz résultant d'une fuite dans la canalisation d'eau établie par la Ville de Paris: responsabilité de la Ville à l'exclusion de la Compagnie concessionnaire du gaz. — (Compagnie parisienne du Gaz contre Ville de Paris et sieur Vincent).

..... Considérant que, par décision du conseil d'État, en date du 23 février 1894 (*Ann.* 1895, p. 59), la Ville de Paris a été déclarée seule responsable des conséquences des explosions de gaz qui se sont produites, le 12 juillet 1882, au carrefour des rues François-Miron et du Pont-Louis-Philippe; que, dès lors, la Compagnie requérante est fondée à soutenir que les condamnations prononcées solidairement contre elle et la Ville de Paris

Digitized by Google

au profit du sieur Vincent, doivent être mises en totalité à la charge de celle-ci, et à demander, en conséquence, le remboursement des sommes qu'elle aurait elle-même payées, en exécution de l'arrêté attaqué, avec intérêts du jour du paiement... (Requête de la Ville de Paris rejetée. La Ville supportera seule les condamnations en principal et frais prononcées par l'arrêté attaqué solidairement entre elle et la Compagnie parisienne du Gaz. En conséquence, elle remboursera à la Compagnie les sommes payées par celle-ci en exécution de l'arrêté attaqué, avec intérêts à partir du jour du paiement. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Dépens supportés par la Ville.)

(N° 35)

[6 mars 1896]

Travaux publics. — Décompte. — Chemins de fer. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (Sieurs Nouteau et Robert.)

Art. 33. — Renchérissement de la main-d'œuvre résultant du paiement par l'administration de salaires supérieurs à des ouvriers employés à des travaux en dehors de l'entreprise : ce fait ne peut qu'ouvrir en faveur de l'entrepreneur le droit de demander la résiliation de son marché et non une indemnité (VI) (*).

Art. 41. — Point de départ du délai. — Procès-verbal de présentation. — L'entrepreneur n'encourt pas la déchéance édictée par l'article 41 lorsqu'il n'a signé le procès-verbal de la présentation du décompte qu'en constatant l'absence de la présentation de pièces essentielles au décompte et que cette déclaration est reconnue exacte devant le conseil de préfecture (I) (**).

— Le fait par l'entrepreneur de signer des mémoires présentés par l'administration en les accompagnant de réserves acceptées par

---

(*) Voy., 20 décembre 1889. Verrier et Legrand, *Ann.*, 1891, p. 1108.

(**) Voy., analogue. *Ann.*, 1888, p. 7, Foy, et les conclusions de M. Valabrègue, commissaire du gouvernement; — 13 mai 1892, Guetonny, *Ann.* 1893, p. 304.

Digitized by Google

celle-ci ne peut être considéré comme une reconnaissance de l'exactitude des quantités et des prix portés sur ces mémoires : dès lors, aucune fin de non-recevoir ne peut être opposée de ce chef aux réclamations formées contre le décompte de ces travaux alors d'ailleurs que ce décompte n'a pas été notifié régulièrement (II).

— *Lorsque les carnets d'attachements indiquent seulement les dimensions des ouvrages sans aucun prix d'application, l'entrepreneur est recevable à soutenir que le prix applicable est celui des travaux de consolidation et non celui d'infrastructure des travaux : renvoi à expertise* (VI).

Art. 48 et 49. — Un ingénieur en chef ne peut pas s'engager légalement, au nom de l'État, à tenir compte à un entrepreneur de l'intérêt de déboursés qu'il aurait faits en raison de l'exécution des travaux, alors que les crédits suffisants n'avaient pas été ouverts. — Dans l'espèce, la preuve d'un semblable engagement n'a d'ailleurs pas été rapportée (VIII).

Sujétions résultant de la présence dans les fouilles de sables glauconieux, rendus inconsistants par l'afflux des eaux. Rejet : ces difficultés pouvaient être prévues lors de la passation du contrat (III).

Travail compris dans un autre. — Le prix des déblais comprend le boisage, et par voie de conséquence le battage des pieux et palplanches (III).

I. En ce qui concerne *les réclamations relatives aux décomptes des travaux d'infrastructure et de ballastage rejetées par le conseil de préfecture comme non recevables par l'application de l'article 41 des clauses et conditions générales :*

Considérant que l'article précité dispose que le décompte auquel sont joints les métrés et les pièces à l'appui doit être présenté sans déplacement à l'entrepreneur, qu'il sera dressé procès-verbal de la présentation et des circonstances qui l'ont accompagnée, et que, si l'entrepreneur refuse d'accepter le décompte, il doit à peine de déchéance, déduire les motifs de son refus dans les vingt jours qui suivent la présentation des pièces ;

Considérant que, si le 9 avril 1885, par un ordre de service régulièrement notifié, les sieurs Nouteau et Robert ont été invités à se rendre au bureau de l'ingénieur à Trouville pour y prendre connaissance et au besoin copie des décomptes définitifs des travaux d'infrastructure, de ballastage et de pose de voie, cet ordre, qui ne contient aucune référence à l'article 41 et qui ne fixe

Digitized by Google

aucun délai aux entrepreneurs pour son exécution, n'indique même pas que les pièces nécessaires à la vérification des décomptes aient été jointes à ces documents et mises à la disposition des entrepreneurs et qu'il n'a pas été dressé de procès-verbal de la présentation des pièces à la date ci-dessus mentionnée ;

Considérant que, le 18 avril 1885, le sieur Nouteau s'étant présenté au bureau de l'ingénieur, il a été dressé des procès-verbaux constatant « qu'il lui a été remis copie des décomptes, qu'il a été autorisé à prendre connaissance ou copie des situations d'exécution et des carnets des chefs et des sous-chefs de section, qu'enfin les sommiers de la section Villers à Trouville ainsi que les registres de comptabilité de l'ingénieur ont été également mis à sa disposition » ;

Mais considérant que le sieur Nouteau n'a signé ces procès-verbaux qu'en y consignant la réserve « que les pièces remises ne contiennent ni métrés, ni pièces à l'appui des décomptes, ni aucune pièce de la section Dives-Villers, que les carnets du chef de section » ;

Considérant que l'administration ne rapporte pas la preuve que, contrairement aux allégations des entrepreneurs, les métrés aient été joints aux décomptes et que, de l'aveu même des ingénieurs, le 18 avril, un certain nombre de pièces justificatives se trouvaient à Beuzeval dans les bureaux du conducteur ; que, dans ces circonstances, les sieurs Nouteau et Robert sont fondés à soutenir que les formalités prescrites par l'article 41 précité n'ont pas été remplies par l'administration et que, par suite, le délai prévu par cet article pour la présentation des réclamations n'a pas couru contre eux ; qu'il y a lieu, en conséquence, de réformer l'arrêté attaqué en tant qu'il a écarté, comme frappées de la déchéance édictée par ledit article 41, les cinquante-sept réclamations présentées le 5 mai 1885 par les sieurs Nouteau et Robert contre les décomptes de leurs travaux d'infrastructure et de ballastage et, vu l'état de l'instruction, de renvoyer les parties devant le conseil de préfecture pour qu'il soit statué de ce qu'il appartiendra sur ces réclamations, tous autres moyens et tous droits des parties demeurant réservées ;

II. *En ce qui concerne les réclamations sur le décompte des travaux de consolidation :*

Considérant que les sieurs Nouteau et Robert se sont engagés, le 22 novembre 1881, à *exécuter, aux prix fixés par un bordereau spécial, tous les travaux de consolidation nécessaires dans les remblais et les talus des tranchées :*

Digitized by Google

Considérant que, saisi de réclamations contre le décompte de ces travaux arrêté par les ingénieurs à 1.018.037 fr. 99, le conseil de préfecture, après avoir écarté les deux fins de non-recevoir opposées par l'administration à l'ensemble des demandes des entrepreneurs, a ordonné une expertise sur un certain nombre de chefs et rejeté comme mal fondées le surplus des réclamations des sieurs Nouteau et Robert ;

Considérant que le ministre soutient que toutes les réclamations des entrepreneurs auraient dû être écartées par l'application des fins de non-recevoir opposées par l'administration et demande par ce motif la réformation de l'arrêté du conseil de préfecture en tant qu'il a prescrit une expertise sur différents points et le rejet des conclusions des sieurs Nouteau et Robert qui tendent à faire étendre la mission confiée aux experts aux chefs rejetés d'ores et déjà comme mal fondés par l'arrêté attaqué ; que l'État se fonde, d'une part, sur ce que les travaux de consolidation ayant été payés sur mémoires présentés par les entrepreneurs et signés par eux, ceux-ci ne peuvent plus être admis à contester les prix et quantités portés sur ces mémoires dont le décompte définitif n'aurait été que la récapitulation et, d'autre part, sur ce que leurs réclamations auraient été présentées en dehors du délai fixé par l'article 41 des clauses et conditions générales, c'est-à-dire plus de vingt jours après la présentation du décompte définitif des travaux dont il s'agit ;

Mais considérant, d'une part, qu'il résulte de l'instruction, qu'en fait les mémoires de travaux exécutés, sur le vu desquels ont été établis les mandats de paiement des travaux de consolidation, ont été dressés par l'administration et que la signature des entrepreneurs au bas de la formule de présentation ne peut, dans les circonstances de la cause, et eu égard aux réserves formulées par les sieurs Nouteau et Robert et acceptées par l'administration, être considérée comme une reconnaissance de l'exactitude des quantités et des prix portés sur ces mémoires ;

Considérant, d'autre part, que l'administration ne justifie pas avoir notifié régulièrement le décompte des travaux de consolidation ; que, dès lors, les réclamations présentées le 5 mai 1885 ont été à bon droit déclarées recevables par le conseil de préfecture et qu'il y a lieu d'examiner les critiques dirigées par les entrepreneurs contre les dispositions de l'arrêté attaqué qui ont rejeté comme mal fondées une partie de ces réclamations ;

III. *En ce qui concerne les plus-values réclamées en raison des difficultés d'exécution des travaux de consolidation, fouilles et*

Digitized by Google

maçonneries, dans diverses tranchées et pour le battage des pieux et palplanches dans la tranchée de la cour Paumier :

Considérant, d'une part, qu'il résulte de l'instruction que les difficultés d'exécution des fouilles et des maçonneries, dont se plaignent les entrepreneurs et qui résultent, suivant eux, de la rencontre des sables glauconieux rendus inconsistants par l'afflux des eaux, pouvaient être prévues lors de la passation du marché relatif aux travaux de consolidation, qu'un prix moyen a été fixé pour les déblais, et que les sieurs Nouteau et Robert avaient déclaré, dans une lettre antérieure du 23 octobre 1881, avoir pris tous les renseignements utiles; que, dans ces circonstances, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a rejeté leur demande de plus-value;

Considérant, d'autre part, que le prix des déblais comprend, d'après le libellé du bordereau, le boisage, qu'ainsi aucun supplément de prix n'est dû aux entrepreneurs pour le battage des pieux et palplanches destinés à permettre les fouilles de consolidation dans la tranchée de la cour Paumier;

IV. *En ce qui concerne les plus-values réclamées pour les dalles et la maçonnerie de briques des ouvrages de consolidation :*

..... (Rejet par application d'une convention);

V. *En ce qui concerne les pierrés pour drains :*

..... (Prix n° 14 du bordereau de 22 francs par mètre cube pour les pierrés pour drains inapplicables aux ouvrages exécutés avec des matériaux provenant des tranchées et dont l'État avait déjà payé la fouille et le transport; prix de 9 fr. 40, alloué pour pierrés avec matériaux des tranchées suffisamment, rémunérateur) (Rejet);

VI. *En ce qui concerne les travaux de prolongement en courbe de l'aqueduc au point 48-60 et de construction d'un pont biais du chemin de Villers :*

Considérant que les carnets d'attachements sur lesquels figurent les ouvrages dont s'agit indiquent leurs dimensions, mais non les prix d'application; que l'acceptation de ces attachements n'a donc pas pu, comme l'a admis à tort le conseil de préfecture, forclore les entrepreneurs du droit de réclamer contre l'inscription desdits ouvrages au décompte des travaux d'infrastructure et de soutenir qu'ils doivent être rangés parmi les travaux de consolidation dont le prix est plus élevé; qu'il y a donc lieu de réformer l'arrêté attaqué en tant qu'il a rejeté comme non recevable la demande des sieurs Nouteau et Robert et, tous autres moyens réservés, de renvoyer les parties devant le conseil de préfecture pour être statué à nouveau sur cette réclamation;

Digitized by Google

VII. *Sur les conclusions des entrepreneurs relatives à l'augmentation des prix de la main-d'œuvre des travaux de consolidation qui aurait été la conséquence de l'exécution de travaux en régie par des tâcherons :*

Considérant qu'en admettant que les salaires payés aux ouvriers employés à des travaux en dehors de l'entreprise des sieurs Nouteau et Robert aient été supérieurs à ceux que payaient ces derniers à leurs ouvriers et que ce fait ait entraîné l'augmentation des prix signalée par les requérants, cette augmentation ne leur donnait d'autre droit, aux termes de l'article 33 du cahier des clauses et conditions générales, que celui de demander la résiliation de leur entreprise; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté leur demande d'indemnité;

VIII. *En ce qui concerne les conclusions des sieurs Nouteau et Robert tendant à l'allocation d'une indemnité pour les travaux exécutés par eux en dehors des conditions de leur marché en raison de la hausse des salaires dont l'administration serait responsable :*

..... (Accord entre les entrepreneurs et l'administration sur les quantités et sur les prix);

IX. *Sur la demande des entrepreneurs tendant à l'allocation d'intérêts en dehors des conditions de l'article 48 des clauses et conditions générales pour les déboursés qu'ils auraient faits en raison de l'exécution de travaux commandés par les ingénieurs, alors que des crédits suffisants n'avaient pas été ouverts pour faire face à leurs dépenses :*

Considérant que, si les sieurs Nouteau et Robert allèguent avoir reçu de l'ingénieur en chef la promesse formelle qu'il leur serait tenu compte au règlement de l'intérêt des déboursés consentis par eux dans les conditions ci-dessus rappelées, ils ne rapportent pas la preuve d'un semblable engagement et qu'il n'eût pas appartenu d'ailleurs à l'ingénieur de modifier de sa propre autorité les stipulations de l'article 49 des clauses et conditions générales; que leur réclamation a donc été rejetée à bon droit par le conseil de préfecture... (Arrêté réformé : 1° en tant qu'il a rejeté comme frappées de la déchéance édictée par l'article 41 des clauses et conditions générales les cinquante-sept réclamations présentées le 5 mai 1885 par les sieurs Nouteau et Robert contre les décomptes de leurs travaux d'infrastructure et de ballastage : 2° en tant qu'il a rejeté comme non recevable, en raison de l'acceptation des carnets d'attachements, la réclamation relative à la classification dans les ouvrages d'infrastructure du prolonge-

Digitized by Google

ment en courbe de l'aqueduc au point 48-60 et du pont biais du chemin de Villers. Les parties sont renvoyées devant le conseil de préfecture pour qu'il y soit statué à nouveau, tous autres moyens étant réservés, sur les cinquante-huit chefs de demande ci-dessus indiqués. Le surplus des conclusions de la requête et le recours incident de l'État sont rejetés. L'État est condamné aux dépens.)

(N° 36)

[6 mars 1896]

Travaux publics communaux. — Église. — Décompte. — Entrepreneur. — Addition d'une flèche aux travaux approuvés par l'autorité supérieure. — Dépassement des dépenses prévues. — (Sieur Larcher.)

Travaux supplémentaires. — Responsabilité. — L'entrepreneur qui n'a fait qu'obéir aux ordres qui lui étaient donnés par l'architecte, ainsi que le lui prescrivait le cahier des charges, a droit au paiement des travaux imprévus qu'il a exécutés, sauf le recours de la commune contre ceux qui auraient engagé leur responsabilité en commandant lesdits travaux (I).

Procédure. — Arrêté du conseil de préfecture. — Acquiescement. — L'entrepreneur qui a saisi le conseil de préfecture d'une demande tendant à faire condamner la commune au paiement de travaux exécutés à l'église, sur laquelle le conseil de préfecture s'est déclaré incompétent, ne doit pas être considéré comme ayant acquiescé à cet arrêté, par cela seul qu'il a porté sa réclamation devant les tribunaux civils. En conséquence, l'appel est déclaré recevable; il a été interjeté moins de deux mois après la notification faite par la commune (II).

I. Sur la fin de non-recevoir *opposée par la commune à la requête du sieur Larcher et tirée de ce que cet entrepreneur aurait acquiescé à l'arrêté contre lequel cette requête est dirigée :*

Considérant que, si, postérieurement à la date de cet arrêté déboutant le sieur Larcher de sa demande, laquelle tendait à faire condamner la commune au paiement du solde des travaux

Digitized by Google

de la flèche de l'église, cet entrepreneur a saisi le tribunal civil de Mortain d'action en paiement dirigée tant contre la commune que contre le desservant, l'ancien maire et un certain nombre de conseillers municipaux, l'exercice de ces actions n'impliquait en lui-même aucun acquiescement à l'arrêté attaqué ; qu'ainsi le délai du recours ne pouvait courir que de la notification de la décision du conseil de préfecture, notification qui n'a pas été faite par la commune ;

II. Au fond :

Considérant que l'article 33 du cahier des charges dispose que, « si pendant le cours des travaux il était nécessaire de faire des augmentations, l'entrepreneur sera tenu de se conformer à cet égard aux ordres de l'architecte » ;

Considérant qu'il résulte des pièces versées au dossier que la construction de la flèche de l'église, qui n'avait pas été comprise dans le devis primitif des travaux à exécuter, mais qui en est le complément, a été commandée au sieur Larcher par l'architecte pour le compte de la commune ; que cette commande a, en effet, été accompagnée de l'envoi du plan revêtu de la signature pour approbation de la majorité des membres du conseil municipal, ainsi que d'une lettre du maire portant que le devis avait été approuvé par ce conseil ; que, dans ces conditions, si la commune estimait que la construction de la flèche ne pouvait être ordonnée sans avoir été spécialement autorisée par une délibération régulière du conseil municipal et approuvée par le préfet, elle ne pouvait, pour ce motif, en refuser le paiement à l'entrepreneur qui n'avait fait que se conformer aux prescriptions du cahier des charges ; qu'il lui appartient seulement d'exercer telles actions que de droit contre ceux qui auraient commandé ces travaux dans des conditions qu'elle croirait de nature à engager leur responsabilité ;

III. *Sur les intérêts et les intérêts des intérêts :*

..... (Arrêté annulé. La commune paiera au sieur Larcher la somme de 13.757 fr. 34, formant le solde de ses travaux avec les intérêts à partir du 1er juillet 1881, et les intérêts des intérêts à partir du 16 décembre 1893 et du 22 février 1895. Le surplus des conclusions de la requête du sieur Larcher est rejeté. La commune est condamnée aux dépens.)

Digitized by Google

(N° 37)

[6 mars 1896]

Travaux publics. — Fabrique. — Église. — Dépassement de dépenses provenant de la substitution d'un nouveau projet à celui qui avait été approuvé par l'autorité supérieure. — Responsabilité personnelle du desservant et du président du conseil de fabrique. — Architecte. — Entrepreneur. — Dommages-intérêts. — (Sieur Ewal contre sieur Badie et fabrique de Pézilla-la-Rivière.)

Procédure. — Arrêté interlocutoire. — L'arrêté par lequel un conseil de préfecture déclare un architecte responsable vis-à-vis d'une fabrique est interlocutoire et susceptible d'être déféré au conseil d'État (I).

— Expertise. — Le conseil de préfecture peut désigner d'office un expert, si la partie à qui l'arrêté ordonnant l'expertise a été notifié n'a pas désigné l'expert dans le mois de la notification (II).

Travaux supplémentaires. Évaluation insuffisante. Responsabilité. — Entrepreneur. — L'entrepreneur qui s'est, conformément au cahier des charges, borné à exécuter les travaux commandés par l'architecte, n'est responsable ni des travaux imprévus au devis ni des évaluations insuffisantes. — En conséquence, la fabrique lui doi la totalité de ses travaux (III).

— Conseil de fabrique. Président. Desservant. Responsabilité personnelle. — Lorsque le conseil de fabrique a été autorisé par décret à exécuter un projet tendant à la restauration de l'église, que le conseil de fabrique a mis en adjudication un projet plus coûteux comprenant la reconstruction de l'édifice, et que l'augmentation des dépenses, qui a été la conséquence de ce changement, est due à l'intervention du desservant et du président de la fabrique, ceux-ci peuvent être déclarés responsables solidairement à l'égard de l'entrepreneur (IV).

— Fabriciens. — Les fabriciens autres que le desservant et le président, auxquels on ne reproche aucun fait d'immixtion personnelle, ne peuvent pas être déclarés responsables à l'égard de l'entrepreneur (V).

— Architecte. Responsabilité. — L'architecte qui n'a pas apporté à l'étude du projet adjugé le soin voulu, et qui a commis

Digitized by Google

des erreurs dans l'avant-métré, peut être déclaré responsable et condamné à des remboursements partiels d'honoraires (VI).

Dommages-intérêts. — L'entrepreneur qui n'a subi d'autre préjudice que le retard dans le paiement des acomptes qui lui étaient dus n'a droit à aucune indemnité autre que l'allocation des intérêts au taux légal (VII).

I. Sur la fin de non-recevoir *tirée du caractère préparatoire de l'arrêté du 9 septembre* 1889 :

Considérant que, par son arrêté du 9 septembre 1889, le conseil de préfecture, en maintenant en cause le sieur Ewald, l'a d'ores et déjà déclaré responsable envers la fabrique; qu'ainsi ledit arrêté était interlocutoire et susceptible à ce titre d'être déféré au conseil d'État;

II. *Sur le grief tiré par le sieur Ewald de ce qu'il n'aurait pas eu un délai suffisant pour désigner son expert à partir du 9 septembre* 1889, *jour de l'arrêté qui a ordonné l'expertise :*

Considérant que l'arrêté du 9 septembre 1889 a été notifié au sieur Ewald le 14 du même mois, au domicile par lui élu; que ce n'est que le 17 octobre suivant que le conseil de préfecture a, sur le refus du requérant de nommer son expert, procédé d'office à cette désignation ; qu'ainsi ce chef des conclusions du sieur Ewald doit être rejeté;

III. Au fond :

En ce qui concerne le décompte des sommes dues par la fabrique au sieur Badie :

Considérant que, si l'augmentation de dépenses qui s'est produite dans la construction de l'église de Pézilla-la-Rivière est la conséquence de l'insuffisance de certaines évaluations du devis et de l'exécution d'ouvrages en dehors des prévisions, il résulte de l'instruction qu'aucune faute ne peut être relevée à la charge de l'entrepreneur qui, en obéissant aux ordres qui lui étaient donnés, n'a fait que se conformer aux dispositions du cahier des charges; qu'ainsi c'est à bon droit que le conseil de préfecture a condamné la fabrique à payer au sieur Badie la somme de 44.904 fr. 07, formant le solde du décompte de son entreprise;

IV. *En ce qui concerne la responsabilité du sieur Malègue :*

Considérant qu'après avoir fait préparer par le sieur Ewald et fait approuver par l'administration un projet qui ne comprenait que la restauration de l'église, la fabrique a demandé à l'architecte un nouveau projet prévoyant une reconstruction totale de l'édifice; que c'est ce second projet, comportant des dépenses beau-

Digitized by Google

coup plus élevées, que la fabrique a fait mettre en adjudication ; qu'ultérieurement, au cours des travaux, elle a encore ordonné l'exécution d'ouvrages supplémentaires entraînant des frais considérables ;

Considérant qu'il résulte des frais vérifiés par les experts que le remplacement du projet approuvé par celui ayant fait l'objet de l'adjudication doit être attribué tant au sieur Bartre, desservant, lequel ne s'est pas pourvu contre l'arrêté attaqué, qu'à l'intervention personnelle du sieur Malègue qui, dans ces circonstances, s'est servi de l'autorité que lui donnait son titre de président de conseil de fabrique ; qu'ainsi c'est à bon droit que le conseil de préfecture a condamné conjointement et solidairement l'un et l'autre à garantir à l'entrepreneur le paiement de l'entier solde de décompte ;

V. *En ce qui concerne la responsabilité des autres fabriciens :*

Considérant qu'aucun fait d'immixtion n'est relevé contre eux par l'instruction ; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture a maintenu en cause les sieurs Outet, Mortages, Péronne et Jambert, et les a condamnés solidairement au paiement d'une partie des sommes dues à l'entrepreneur;

VI. *En ce qui touche la responsabilité du sieur Ewald :*

Considérant qu'il résulte de l'expertise que cet architecte n'a pas apporté à l'étude du projet un soin suffisant, et qu'il a commis des erreurs dans la rédaction de l'avant-métré ; qu'il a ainsi causé à la fabrique un préjudice dont il lui doit la réparation ; que l'arrêté attaqué en a fait une juste appréciation en condamnant le sieur Ewald à rembourser à la fabrique la somme de 2.226 fr. 80 sur le montant des honoraires par lui reçus ;

VII. *Sur les dommages-intérêts :*

Considérant qu'il résulte de l'avis unanime des experts qu'au cours des travaux il ne s'est produit aucun fait de nature à causer un dommage à l'entrepreneur, en dehors de certains retards dans les paiements d'acomptes;

Considérant que l'allocation des intérêts légaux à partir du 2 août 1889 constitue une réparation suffisante du préjudice résultant de ces retards; que c'est donc à tort qu'en outre de ces intérêts l'arrêté attaqué a condamné la fabrique à payer au sieur Badie 10.000 francs de dommages-intérêts;

VIII. *Sur les intérêts des intérêts :*

..... (Le montant des condamnations prononcées par l'arrêté attaqué en faveur du sieur Badie est réduit de 54.904 fr. 07 à 44.904 fr. 07. Les sieurs Outet, Mortages, Péronne et Jambert sont

Digitized by Google

déchargés des condamnations prononcées contre eux et mis hors de cause. Les intérêts des sommes dues au sieur Badie seront capitalisés à partir du 12 novembre 1895. Il sera fait masse des dépens, un quart est mis à la charge du sieur Ewald, les trois quarts seront supportés conjointement et solidairement par la fabrique et le sieur Malègue.)

(N° 38)

[6 mars 1896]

Travaux publics. — Dommages aux personnes. — Chemin vicinal exhaussé. — Chute d'un homme. — Demande en indemnité contre une commune. — Recours en garantie contre une Compagnie de chemin de fer qui a dévié une rivière. — Procédure. — Expertise. — (Compagnie de Lyon contre héritiers Quinson.)

Responsabilité. — Recours en garantie. — En présence d'un accident mortel imputable au mauvais état d'un chemin, la veuve et les fils de la victime sont fondés à réclamer des indemnités à la commune dans la voirie de laquelle se trouve placé le chemin dont s'agit (II).

Mais, si une Compagnie de chemin de fer, en exécutant des travaux dans le voisinage de ce chemin, a dévié une rivière dont les affouillements ont été la cause déterminante de l'accident, — la commune est fondée à demander que ladite Compagnie la garantisse contre les conséquences de la responsabilité qui lui incombe. Dans l'espèce, cette garantie a été fixée à la moitié des condamnations prononcées (III).

Intérêts. — Dans le cas où un arrêté du conseil de préfecture est infirmé en appel, la partie qui a poursuivi à ses risques et périls l'exécution dudit arrêté doit être condamnée à restituer non seulement le montant des sommes indûment payées, mais aussi les intérêts desdites sommes à partir du jour de leur paiement.

Expertise. — Loi du 22 juillet 1889. — Questions transitoires. — Le conseil de préfecture, depuis la promulgation de la loi du 22 juillet 1889, ne peut ordonner une tierce-expertise en présence du désaccord partiel des experts, alors même que le conseil d'État lui aurait renvoyé l'affaire à cette fin, cette mesure d'instruction ayant

Digitized by Google

été supprimée par ladite loi. Mais le conseil d'État, n'étant saisi d'aucune demande d'expertise nouvelle, peut évoquer l'affaire en statuant au fond (I).

I. Sur les conclusions de la requête tendant à l'annulation en la forme de l'arrêté attaqué, par le motif que la tierce-expertise, prescrite par l'arrêté du conseil de préfecture, du 19 février 1892, aurait été irrégulièrement ordonnée : — Considérant que, bien que l'instance entre les héritiers Quinson, la commune de Chambon-Feugerolles et la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, eût été engagée avant la loi ci-dessus visée du 22 juillet 1889 et que l'expertise eût été ordonnée dans les formes prescrites par la loi du 16 septembre 1807 par la décision du conseil d'État statuant au contentieux du 8 mars 1889, il ne pouvait cependant appartenir au conseil de préfecture, après la promulgation de la loi du 22 juillet 1889, d'ordonner, en présence du désaccord partiel des premiers experts, une tierce-expertise, cette mesure d'instruction ayant été supprimée par la loi nouvelle ; qu'il y a lieu, par suite, d'annuler l'arrêté attaqué qui a été rendu sur le vu de la tierce-expertise irrégulièrement ordonnée par l'arrêté du conseil de préfecture du 19 février 1892 ;

Mais, considérant que le conseil d'État n'est saisi d'aucune demande tendant à faire ordonner une expertise nouvelle dans les formes de la loi du 22 juillet 1889 ; que l'état de l'instruction, notamment les rapports des premiers experts et les autres pièces versées au dossier, permettent de se prononcer sur les prétentions respectives des parties, telles qu'elles ont été formulées devant le conseil de préfecture ; que, dans ces conditions, il convient d'évoquer l'affaire et de statuer immédiatement au fond ;

II. Au fond :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le sieur Quinson, qui se rendait à son travail dans la nuit du 17 octobre 1879, par le chemin public communal conduisant du hameau de la Colombière au lieu dit Malfolie, est tombé d'une hauteur de 4 mètres dans la rivière de l'Echapre, le talus du chemin s'étant éboulé sous ses pas en un point où ce talus se trouvait au-dessus de la rivière, en ligne verticale ; que cet ouvrier a été grièvement blessé et qu'il est décédé le 5 février 1881 des suites de ses blessures ; que cet accident est imputable au mauvais état du chemin dans cette partie dangereuse ; que la veuve et les fils de la victime dudit accident sont fondés à réclamer de la commune de Chambon-

Digitized by Google

Feugerolles, dans la voirie de laquelle se trouve placé le chemin dont il s'agit, des indemnités pour la mort du sieur Quinson ; et qu'il y a lieu de fixer, comme l'avait fait d'ailleurs le conseil de préfecture, dont la décision, sur ce point, n'est l'objet d'aucune critique au fond, à 5.000 francs la somme due à la dame veuve Quinson, et à 2.500 francs celle due à chacun des deux fils du sieur Quinson, lesdites sommes devant porter intérêts à partir du 17 mars 1883, date de la demande ;

III. *Sur l'action en garantie de la commune contre la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée :*

Considérant qu'il est établi, tant par les rapports des experts que par les autres pièces versées au dossier, que les travaux exécutés par la compagnie pour la traversée de l'Echapre et la protection de la voie ferrée ont eu pour effet, en modifiant la direction du courant de la rivière, de provoquer les affouillements du talus du chemin qui ont été la cause déterminante de l'accident du sieur Quinson, et que la responsabilité de la compagnie est engagée, de ce chef, à l'égard de la commune ; que toutefois celle-ci ne saurait prétendre à être relevée de la totalité de la condamnation prononcée contre elle, et qu'il y a lieu d'en maintenir une partie définitivement à sa charge, en raison de son insuffisante surveillance sur une dépendance de sa voirie et de l'absence de toute précaution pour assurer la sécurité de la circulation sur un point reconnu dangereux ; qu'il sera fait une juste appréciation des circonstances de l'affaire en décidant que la compagnie devra garantir la commune jusqu'à concurrence de moitié de la condamnation prononcée contre cette dernière par la présente décision ;

IV. *Sur les frais d'expertise :*

..... (Partagés par moitié) ;

VI. *Sur les conclusions de la compagnie, tendant à la restitution en principal et intérêts des sommes versées en exécution de l'arrêté attaqué :*

Considérant qu'il résulte des pièces produites que la commune a exigé de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée l'exécution de l'arrêté du conseil de préfecture, et que celle-ci a, en conséquence, payé entre les mains du receveur municipal, le 27 décembre 1893, la somme de 13.687 fr. 49, à laquelle avait été liquidée, en conformité de cette décision, la créance, en capital et intérêts, des consorts Quinson contre la commune ;

Considérant que l'exécution des arrêtés des conseils de préfec-

Digitized by Google

ture n'a lieu qu'aux risques et périls de ceux qui la poursuivent ; qu'en conséquence, dans le cas où une décision du conseil de préfecture n'est pas maintenue par le conseil d'État, la partie qui a poursuivi cette exécution doit être condamnée à restituer non seulement les sommes indûment payées, mais aussi les intérêts desdites sommes à partir du jour de l'indû paiement ; qu'il y a donc lieu, dans l'espèce et en l'état des justifications produites, d'ordonner que la commune de Chambon-Feugerolles restituera à la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée la somme de 6.843 fr. 75, avec intérêts à partir du 27 décembre 1893 ;

VII. *Sur les intérêts des intérêts :* — Considérant que la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée a demandé la capitalisation des intérêts le 24 février 1896 ; qu'à cette date il lui était dû plus d'une année d'intérêts, que ladite demande doit donc être accueillie... (Arrêté annulé. La commune est condamnée à payer à la dame veuve Quinson 4.000 francs, au sieur Pierre Quinson 2.500 francs et au sieur Claudius Quinson 2.500 francs, avec les intérêts à partir du 17 mars 1883. La compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée est condamnée à relever et garantir la commune à concurrence de la moitié des condamnations prononcées contre cette dernière. Les frais d'expertise sont mis par moitié à la charge de la commune et de la compagnie. La commune restituera à la compagnie, avec les intérêts à partir du 27 décembre 1893 et les intérêts des intérêts à partir du 24 février 1896, la somme de 6.843 fr. 75, que cette dernière justifie avoir été contrainte de payer indûment, en exécution de l'arrêté du conseil de préfecture du 9 décembre 1892. Surplus des conclusions de la compagnie rejeté. La commune est condamnée aux dépens.)

ARRÊTS DE LA COUR DE CASSATION.

(Chambre civile.)

(N° 39)

[4 août 1896]

Expropriation pour utilité publique. — 1° Pourvoi. — Partie décédée. — Représentants légaux. — Notification. — 2° Femme mariée. — Régime de communauté. — Domicile commun — Copie unique. — 3° Jury. — Liste annuelle. — Conseil général. — Session ordinaire. — Durée stricte. — 4° Jury incompétent. — Nullité. — Ordre public. — (Dame Thomas.)

1° C'est la notification du pourvoi qui engage l'instance devant la cour de cassation. En conséquence, aucune nullité ne peut résulter de ce que le pourvoi, lors de sa formation, a été dirigé contre une personne décédée, si cette notification a été faite aux représentants légaux de cette personne.

2° Lorsque l'indemnité pour expropriation est due à une femme mariée sous le régime de la communauté, la notification du pourvoi faite aux époux, avec remise d'une seule copie au domicile commun, satisfait au vœu de la loi.

3° La liste dressée annuellement par le conseil général, et sur laquelle le tribunal doit choisir le jury spécial chargé de régler les indemnités en matière de chemins vicinaux, n'a d'existence que jusqu'à son renouvellement par le conseil général dans sa session ordinaire de l'année suivante.

4° Les nullités résultant de la violation des règles relatives à la durée de la compétence du jury sont d'ordre public, ne sont pas couvertes par la comparution des parties et peuvent être proposées pour la première fois devant la cour de cassation.

La cour,

Sur les fins de non-recevoir opposées au pourvoi par les époux Le Marchand :

Digitized by Google

En ce qui touche l'irrigularité de l'acte de pourvoi :

Attendu que le pourvoi en cassation a été formé « contre la décision rendue le 29 octobre 1895 entre la ville de Quiberon et la demoiselle Auxiliatrix Puren, propriétaire, demeurant à Quiberon » ;

Attendu qu'il n'importe qu'à la date de la formation de ce pourvoi la demoiselle Auxiliatrix Puren fût décédée ; qu'en effet c'est seulement la notification du pourvoi qui engage l'instance devant la cour de cassation entre les parties intéressées dans l'expropriation pour utilité publique, et que cette instance est liée avec les défendeurs régulièrement mis en cause par l'exploit qui l'introduit ; que la nullité du pourvoi ne peut donc résulter de ce que, lors de sa formation, il a été dirigé contre une personne à ce moment décédée, si la notification du pourvoi a été faite, comme dans l'espèce, aux représentants légaux du défendeur décédé : que c'est à la régularité de cette notification qu'il faut s'attacher pour décider si l'instance a été régulièrement introduite devant la cour de cassation.

En ce qui touche l'irrégularité de la notification du pourvoi :

Attendu que, dans la cause, l'instance avait pour objet de faire fixer par le jury spécial l'indemnité due à la dame Le Marchand, à la suite de l'expropriation pour cause d'utilité publique prononcée contre elle de divers immeubles lui appartenant et qu'une action de cette nature était mobilière ;

Attendu qu'il résulte des documents produits que les époux Le Marchand se sont mariés en communauté et que, dans ce régime, le mari peut, aux termes de l'article 1428 du code civil, exercer seul, soit en demandant, soit en défendant, toutes les actions mobilières qui appartiennent à sa femme ; qu'il n'est pas justifié ni même allégué que la dame Le Marchand ait été séparée de son mari quant aux biens et que l'exercice de ces actions mobilières lui appartînt à l'exclusion de son mari ; qu'il n'appert pas davantage, dans la cause, d'aucune contrariété d'intérêt entre les époux ; que, dès lors, la notification du pourvoi à eux faite, avec remise d'une seule copie au domicile commun, satisfait au vœu de la loi ;

Rejette les fins de non-recevoir ;

Et statuant au fond en ce qui touche tous les défendeurs ;

Sur le premier moyen du pourvoi ;

Vu les articles 16 de la loi du 21 mai 1836, 29 de la loi du 3 mai 1841 ;

Attendu qu'aux termes de l'article 29 de la loi du 3 mai 1841 la

Digitized by Google

liste dressée annuellement par le conseil général, sur laquelle l'article 16 de la loi du 21 mai 1836 veut que le tribunal choisisse le jury spécial chargé de régler les indemnités dues pour travaux d'ouverture de chemins vicinaux, n'a d'existence que jusqu'à son renouvellement par le conseil général dans la session ordinaire suivante; que l'article 45 de la loi de 1841 permet seulement au jury choisi sur une liste précédente de terminer les opérations commencées avant le jour où elle a été renouvelée ;

Et attendu, en fait, que la liste générale pour le département du Morbihan avait été arrêtée par le conseil général, le 23 août 1895, pour l'année 1895-1896 ; que le jury spécial qui s'est réuni le 29 octobre 1895, jour auquel il a commencé et terminé les opérations relatives aux indemnités dues aux défendeurs, se composait de jurés choisis sur la liste antérieure: qu'il était alors sans pouvoir ;

Attendu que ce moyen, touchant à la compétence, est d'ordre public ; qu'il ne peut être couvert par la comparution des parties devant le jury et qu'il peut être proposé pour la première fois devant la cour de cassation ;

Sans qu'il soit besoin de statuer sur le second moyen :

Par ces motifs, casse, etc.

(Chambre criminelle.)

(N° 40)

[11 juillet 1896]

Voirie. — Autorisation de construire. — Édit de 1607. — (Sieur Dourrieux.)

Aux termes de l'édit de 1607 *aucune construction ou réparation de bâtiments ne peut être entreprise sur les rues sans la permission écrite et préalable du maire.*

Doit être annulé, par suite, le jugement du tribunal de simple police qui, pour acquitter un individu prévenu de contravention à

Digitized by Google

cette disposition légale, se fonde sur ce que celui-ci aurait obtenu une autorisation verbale.

La cour,

Sur le moyen pris de la violation des articles 4 et 5 de l'édit de décembre 1607, 65 de l'arrêté du 16 juillet 1886, pris par le maire de Mirande, et 471, n° 15, du code pénal :

Vu ces articles ;

Attendu qu'aux termes de l'édit de 1607 aucune construction ou réparation de bâtiments ne peut être entreprise sur les rues sans la permission écrite et préalable du maire ;

Attendu que les travaux faits par Dourrieux dans un mur élevé sur la rue Esparros ont été entrepris sans la permission écrite du maire de Mirande et que cependant le tribunal de simple police a cru pouvoir acquitter le contrevenant, parce qu'il aurait obtenu une autorisation verbale ;

Attendu qu'en statuant ainsi le jugement entrepris a violé les dispositions légales susvisées,

Casse et annule le jugement du tribunal de simple police du canton de Mirande, en date du 2 juin 1896, et, pour être statué conformément à la loi, renvoie la cause devant le tribunal de simple police du canton de Montesquiou, à ce désigné par délibération spéciale prise en chambre du conseil.

(N° 41)

[16 juillet 1896]

Voirie. — 1° Mur menaçant ruine. — Arrêté municipal. — Notification. — Rapport d'expert. — 2° Mur non contigu à la voie publique. — Arrêté municipal prescrivant des travaux de réparation. — (Sieur Canazzi et demoiselle Casanova.)

1° *L'arrêté municipal qui prescrit de faire procéder dans un délai déterminé aux réparations que comporte l'état d'une maison dont certaines parties menacent ruine et compromettent la sécurité du passage sur la voie publique est obligatoire par l'effet d'une simple notification au propriétaire intéressé. — Aucun texte de*

Digitized by Google

loi ne prescrit la notification du rapport d'expert constatant l'état de la maison.

2° *Il n'est pas indispensable, pour motiver légalement l'arrêté municipal qui enjoint de réparer un mur qui menace ruine, que le mur dont il s'agit soit immédiatement contigu à la voie publique. Il suffit que la chute de ce mur mette en péril la sûreté des passants.*

La cour,

Sur le premier moyen du pourvoi, pris de ce que le rapport d'expert constatant l'état de la maison des demandeurs ne leur aurait pas été notifié préalablement à l'arrêté municipal qui leur a prescrit de faire exécuter les réparations nécessaires:

Attendu qu'il résulte du jugement entrepris que, sur le rapport d'un agent de la voirie spécialement commis par lui, le maire d'Olmeto, agissant en vertu de l'article 97, n° 1, de la loi du 5 avril 1884, a pris, à la date du 10 octobre 1895, un arrêté enjoignant au sieur Canazzi et à la demoiselle Casanova, copropriétaires d'une maison dont certaines parties menaçaient ruine et compromettaient la sûreté du passage sur la voie publique, de faire procéder, dans le délai d'un mois, aux réparations que comportait l'état de ladite maison, que cet arrêté leur a été régulièrement notifié le lendemain, 11 octobre ; mais qu'ils n'en ont pas tenu compte et se sont abstenus de faire exécuter les travaux prescrits; que, par suite et sur le vu d'un procès-verbal constatant cette inexécution, ils ont été traduits en simple police et condamnés, par application des articles 471, n° 5, du code pénal, et 161, du code d'instruction criminelle ;

Attendu qu'il est vainement allégué par les demandeurs que le rapport de l'agent de la voirie ne leur a pas été notifié ; qu'aucun texte de loi ne prescrit cette notification ; mais qu'il est énoncé dans le rapport même que l'expertise a eu lieu « en présence des parties intéressées », et qu'il résulte, d'autre part, de pièces officielles visées par le jugement entrepris, que les demandeurs ont été mis en demeure de prendre connaissance du rapport de l'expert dans les bureaux de la mairie; que, dans ces conditions, la notification de ce rapport ne pouvait présenter aucun intérêt sérieux ; qu'il suit de là que le premier moyen du pourvoi manque de base légale;

Sur le deuxième moyen, pris de ce que les demandeurs n'auraient pas reçu notification du procès-verbal constatant l'infraction par eux commise à l'arrêté du maire d'Olmeto :

Digitized by Google

Attendu que cette notification n'est prescrite par aucune disposition légale :

Sur le troisième moyen, pris de ce que le juge de police aurait refusé de se rendre sur les lieux pour vérifier si les murs, signalés par l'expert comme menaçant ruine, étaient ou non contigus à des voies publiques :

Attendu, en droit, qu'il n'était pas indispensable, pour motiver légalement la mesure prise par le maire d'Olmeto, que les murs dont il s'agit fussent immédiatement contigus à la voie publique ; qu'il suffisait que leur chute mît en péril la sûreté des passants ; que, d'autre part, il est constaté, en fait, par le jugement et d'après l'aveu même de Canazzi, que ces murs donnent sur des voies urbaines ; qu'il n'apparaît point, d'ailleurs, que des conclusions aient mis le juge en demeure de procéder à une visite des lieux ;

Et attendu que le jugement est régulier dans sa forme ;

Par ces motifs, et sans s'arrêter aux moyens proposés, lesquels sont déclarés mal fondés, rejette, etc.

Digitized by Google

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES.

(N° 42)

[23 novembre 1896] (*)

Enquête sur les moyens d'assurer la sécurité des trains, notamment sur les lignes à voie unique.

Messieurs, à la suite de la collision survenue, le 10 mai dernier, près de la gare d'Adélia, sur la ligne d'Alger à Oran, une commission spéciale a été instituée par arrêté ministériel du 30 juin 1896, en vue de rechercher les mesures propres à assurer la sécurité de la circulation des trains, notamment sur les lignes à voie unique, et d'examiner les différents systèmes proposés dans ce but par divers inventeurs.

J'ai l'honneur de porter ci-après à votre connaissance les conclusions du rapport de cette commission qui ont, du reste, été adoptées par le comité de l'exploitation technique des chemins de fer :

« Des diverses communications d'inventeurs sur lesquelles elle a eu à se prononcer, la commission n'en a retenu que trois, savoir :

« L'échange de tickets de croisement, et surtout d'arrivée, dont la compagnie P.-L.-M. a annoncé l'essai, et qui peuvent rendre des services, surtout dans les gares terminus ou dans les gares de passage de la voie unique à la double voie ;

« Le tableau diurne, système Rixens, qui va être mis en expérience sur une ligne du réseau de l'État ;

« L'avertisseur Ombry, qui paraît susceptible de fonctionner, mais dont elle ne recommande pas l'emploi, en raison de son coût élevé et des dérangements qui peuvent se produire dans son fonctionnement.

« La commission rappelle, d'ailleurs, qu'il existe un système s'opposant à toute rencontre de trains sur la voie unique, à la

(*) Circulaire adressée aux Administrateurs des compagnies de chemins de fer.

Digitized by Google

condition, bien entendu, que les signaux soient observés : c'est le block de voie unique. Mais sa complication et son prix ne permettent pas de l'imposer raisonnablement sur les sections à faible trafic.

« La demande de la voie au départ de chaque station de voie unique et l'interdiction absolue d'engager deux trains sur la même section, ainsi que l'emploi du bâton-pilote, donneraient toute garantie de sécurité, au point de vue des collisions, à la condition que les règlements soient rigoureusement observés.

« Quant aux moyens automatiques d'arrêter les trains, la commission les juge en général très dangereux, parce qu'ils endorment la vigilance des agents et peuvent déterminer des accidents quand ils se trouvent en défaut ; elle ne saurait les recommander.

« Parmi les systèmes d'avertisseurs qui ne lui ont pas été soumis à l'occasion de l'accident d'Adélia, la commission pense qu'on pourrait signaler à l'attention des compagnies le contrôleur de cloches de M. Metzger, qui fait connaître aux deux stations extrêmes d'une section la position d'un train et renseigne les chefs de station par des signes visibles, et certains appareils avertisseurs, expérimentés avec succès, ayant pour objet d'agir sur les organes d'une machine qui passe devant un disque à l'arrêt (tels que la pédale Marin, par exemple). Il pourrait y avoir intérêt à poursuivre des essais réguliers, en service, de ces genres d'appareils.

« Enfin, la commission insiste sur ce fait qu'il n'existe aucune panacée contre les chances de collision sur les chemins de fer. Quelque parfaits que soient les règlements et les appareils, les premiers sont susceptibles d'être violés, les seconds de se déranger. C'est surtout à la régularité du service, à la discipline absolue et à une surveillance assidue des agents qu'il faut recourir pour garantir la sécurité. »

Veuillez, je vous prie, m'accuser réception de la présente communication et me rendre compte des mesures que vous seriez amenés à prendre en suite des indications qu'elle contient.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
TURREL.

Digitized by Google

(N° 43)

[10 décembre 1896]

Payement des traitements le dernier jour du mois.

Monsieur le Préfet, par une décision en date du 20 septembre dernier, M. le ministre des finances a autorisé les comptables du Trésor à payer, à l'avenir, le dernier jour du mois, et non plus le premier jour du mois suivant, comme précédemment, les traitements ou émoluments des fonctionnaires qui se liquident par mois et *à terme échu ;* toutefois, lorsque le dernier jour du mois sera un dimanche ou un jour férié, le paiement sera reporté au lendemain.

Les dispositions concertées entre le ministre des finances et mon administration pour assurer l'exécution de cette nouvelle mesure, de manière que les intéressés qui ne résident pas au chef-lieu du département puissent eux-mêmes en bénéficier, sont les suivantes :

Les ordonnateurs secondaires chargés du mandatement des dépenses adresseront aux trésoriers-payeurs généraux les mandats d'appointements le 25 de chaque mois au plus tard ;

Les trésoriers-payeurs généraux, après avoir revêtu les mandats de leur visa, les renverront aux ordonnateurs l'antépénultième jour du mois;

Les mandats devront porter une mention indiquant qu'ils ne sont payables que le dernier jour du mois.

Je dois ajouter que, suivant la règle établie en cette matière, MM. les trésoriers-payeurs généraux ne pourront apposer leur visa sur les mandats de payement qu'autant qu'ils auront reçu pour le service, par l'intermédiaire de la Direction du mouvement général des fonds, des crédits de délégation suffisants.

Afin d'éviter tout retard, MM. les ingénieurs en chef des ponts et chaussées et des mines doivent donc s'assurer, dès qu'une décision intéressant le personnel leur est notifiée, que les fonds restant à leur disposition permettent de faire face aux besoins jusqu'à la fin du mois suivant, et, s'ils constatent une insuffisance, ils doivent adresser immédiatement leurs propositions d'ordonnancement. Pour établir leur demande de fonds, MM. les ingé-

Digitized by Google

nieurs en chef pourront utiliser le modèle annexé à la circulaire du 14 mars 1878.

Je vous prie de veiller à l'exécution de la présente circulaire dont j'adresse ampliation à MM. les ingénieurs en chef.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
TURREL.

(N° 44)

[16 décembre 1896]

Décret du 7 novembre 1896, plaçant dans les attributions de l'Administration des Forêts le service de la pisciculture, ainsi que la surveillance de la pêche dans les cours d'eau non navigables ni flottables et dans les cours d'eau navigables et flottables non canalisés.

Monsieur l'Ingénieur en chef, un décret du 7 novembre 1896, dont vous trouverez ci-joint un exemplaire, a placé dans les attributions de l'administration des forêts le service de la pisciculture, ainsi que la surveillance de la pêche dans les cours d'eau non navigables ni flottables et dans les cours d'eau navigables et flottables non canalisés. Un nombre important de gardes-pêche doivent, de ce fait, passer de mon département à celui de l'agriculture. Je vous serais obligé de vouloir bien me faire parvenir un état relatant le nom et la situation des agents de votre service qui vont se trouver dans ce cas.

L'administration des travaux publics conserve la surveillance, la police et l'exploitation de la pêche dans les canaux et les cours d'eau navigables canalisés. Toutefois les réductions apportées par le Parlement, comme conséquence de la nouvelle mesure, au chapitre des gardes-pêche, nécessitent une diminution de près de moitié du chiffre des agents maintenus au service de mon département pour cette catégorie de voies navigables. Ceux dont les emplois se trouveront ainsi supprimés devront être remis au ministère de l'agriculture qui les utilisera au mieux des intérêts dont il vient de prendre la charge. Des propositions devront, par suite, m'être adressées également en vue d'une nouvelle réparti-

Digitized by Google

tion du service, sur les canaux et rivières canalisées, entre un moins grand nombre de gardes-pêche.

Enfin, sur certaines rivières navigables non canalisées, la surveillance de la pêche était exercée partiellement par des agents autres que les gardes-pêche spéciaux, notamment par les gardes de navigation. Je désire savoir quelles sont les économies qui pourraient être réalisées du fait de la réduction ainsi apportée aux attributions du personnel actuellement en fonctions.

En résumé, je vous prie de me faire parvenir, dans la mesure où ces renseignements peuvent être fournis par votre service :

1° Un état des gardes-pêche passant sous les ordres de l'administration des forêts, par application du décret du 7 novembre 1896 ;

2° Un état des gardes-pêche dont le poste pourrait être supprimé sur les canaux et rivières canalisées avec indication de la nouvelle détermination des cantonnements ;

3° Un état des gardes de navigation commissionnés comme gardes-pêche dont les circonscriptions pourraient être remaniées ou les postes supprimés par suite de la remise à l'administration des forêts du service de surveillance de la pêche dont ils s'occupaient accessoirement.

Les détails d'application du décret du 7 novembre 1896 n'ont pas encore été discutés entre les deux administrations intéressées ; mais, pour fixer vos idées, je vous prie de considérer comme rivière canalisée toute rivière dans laquelle la navigation est rendue possible ou améliorée par l'établissement de barrages avec écluses ou pertuis de navigation, ainsi que toute rivière faisant, dans certaines portions de son cours, partie intégrante d'un canal de navigation. Le caractère ainsi reconnu persiste sur toute l'étendue de la rivière depuis l'origine de la navigabilité jusqu'à l'embouchure ou jusqu'à la limite de salure des eaux. Il est à noter que, sur les rivières canalisées, l'administration des travaux publics conserve la surveillance de la pêche entre les limites de l'inscription maritime et de la salure des eaux.

Je désire recevoir votre réponse dans un délai de huit jours.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics.

Pour le Ministre et par autorisation :

Le Directeur du Personnel et de la Comptabilité,
P. Rabel.

Digitized by Google

[7 novembre 1896]

DÉCRET.

Le Président de la République française,

Vu les lois des 14 floréal an X et 15 avril 1829 sur la pêche fluviale;

Vu la loi sur la pêche du 31 mai 1865;

Vu le décret du 29 avril 1862;

Vu les décrets du 10 août 1875 et 18 mai 1878 portant règlement général sur la pêche fluviale;

Sur le rapport du président du Conseil, ministre de l'agriculture, et l'avis conforme du ministre des travaux publics;

Décrète :

ARTICLE PREMIER.

La surveillance, la police et l'exploitation de la pêche dans les cours d'eau navigables et flottables non canalisés qui ne se trouvent pas dans les limites de la pêche maritime, ainsi que la surveillance et la police de la pêche dans les rivières, ruisseaux et cours d'eau non navigables ni flottables, sont placées dans les attributions du ministre de l'agriculture et rattachées à l'administration des forêts.

La pisciculture est également rattachée au ministère de l'agriculture.

ART. 2.

Le président du Conseil, ministre de l'agriculture, et le ministre des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 45)

[19 décembre 1896]

Décret du 8 décembre 1896 modifiant les conditions d'admission aux emplois d'officier et de maître de port.

Monsieur le Préfet, les conditions d'admission aux emplois d'officier et de maître de port établies par le décret du 15 juil-

Digitized by Google

let 1854 ont été fixées à nouveau par le décret du 27 mars 1890. Depuis cette époque, mon attention a été appelée à plusieurs reprises sur certaines difficultés rencontrées dans le recrutement des lieutenants de port, et il m'a paru qu'il y avait lieu d'élargir les conditions imposées par le décret du 27 mars pour l'aptitude à ce grade, notamment en réduisant le minimum obligatoire de tonnage des navires commandés en second par les postulants, minimum fixé à 2.000 tonneaux par le dernier décret.

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint l'ampliation d'un décret rendu, après avis du conseil d'État, établissant à nouveau les conditions exigées des candidats aux emplois d'officier ou de maître de port, et abrogeant le décret du 27 mars 1890.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics.

Pour le Ministre et par autorisation :

Le Directeur du Personnel et de la Comptabilité,

RABEL.

[8 décembre 1896]

DÉCRET.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

Vu le décret du 15 juillet 1854 portant organisation du personnel des officiers et maîtres de port préposés à la police des ports maritimes de commerce ;

Vu le décret du 27 mars 1890 fixant à nouveau les conditions d'admission à l'emploi d'officier ou maître de port ;

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

ARTICLE PREMIER.

L'article 4 du décret susvisé du 15 juillet 1854 est modifié de la manière suivante :

« Art. 4. — Les candidats à l'emploi d'officier ou maître de port doivent être âgés de trente ans au moins et de soixante ans au plus et satisfaire à l'une des conditions suivantes :

« Pour l'emploi de capitaine de port :

« 1° Avoir servi comme officier dans la marine de l'État ;

Digitized by Google

« 2° Avoir le brevet de capitaine au long cours et avoir, pendant cinq ans au moins, commandé en premier un navire d'un minimum de 500 tonneaux de jauge légale, ou, en second un navire d'au moins 2.000 tonneaux de jauge légale.

« Pour l'emploi de lieutenant de port :

« 1° Avoir servi comme officier dans la marine de l'État;

« 2° Avoir le brevet de capitaine au long cours et avoir, pendant cinq ans au moins, commandé en premier un navire d'un minimum de 500 tonneaux de jauge légale, ou, en second, un navire d'au moins 1.200 tonneaux de jauge légale ;

« 3° Avoir servi pendant quatre ans au moins comme maître de port de 1re classe.

« Pour l'emploi de maître de port :

« 1° Avoir servi comme maître à bord des bâtiments de l'État et justifier de dix ans de navigation effective;

« 2° Avoir commandé pendant cinq ans au moins comme maître au cabotage ;

« 3° Avoir cinq ans de services comme pilote breveté. »

ART. 2.

Le décret susvisé du 27 mars 1890 est et demeure abrogé.

ART 3.

Le Ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

(N° 46)

[19 décembre 1896]

Trains ouvriers (*).

Messieurs, dans sa séance du 4 décembre courant, la Chambre des députés a adopté et le Gouvernement a accepté la résolution suivante :

« La Chambre, comptant sur la sollicitude du Gouvernement à « l'égard des travailleurs, invite le Ministre des travaux publics « à intervenir auprès des compagnies de chemins de fer pour « obtenir l'amélioration et l'extension du service des trains « ouvriers dans les régions avoisinant Paris et les centres indus- « triels. »

(*) Circulaire adressée aux Administrateurs des compagnies de chemins de fer.

En vous transmettant cette résolution, je crois devoir, Messieurs, appeler d'une manière toute particulière votre attention sur l'intérêt qu'il y aurait, comme on l'a dit à la Chambre, à donner aux ouvriers habitant la petite et même la grande banlieue les facilités nécessaires pour venir travailler à Paris, notamment dans les chantiers des travaux de l'exposition où seront occupés un nombre considérable d'ouvriers de tous les corps de métier.

Je me plais à reconnaître que de grands efforts ont déjà été faits par les compagnies de chemins de fer depuis les Conventions de 1883 pour amener les ouvriers à Paris, tant par les réductions importantes qu'elles ont consenties en leur faveur que par le nombre de trains qu'elles ont mis à leur disposition. Toutefois, je constate que, depuis quelques années, il s'est produit un temps d'arrêt et que diverses compagnies semblent même considérer qu'elles ont atteint le maximum des concessions qu'elles pouvaient faire. J'estime cependant que le dernier mot n'est pas dit sur la matière et qu'il est encore possible de donner de nouvelles facilités aux ouvriers habitant les environs de Paris et des centres industriels, en les admettant dans un plus grand nombre de trains ou mieux en fixant des périodes dans la journée pendant lesquelles ils seraient reçus dans tous les trains, de façon à faire profiter des avantages accordés tous les corps de métier dont les heures de travail ne sont pas les mêmes. Mais c'est surtout en élargissant la zone dans laquelle les cartes d'abonnement sont délivrées aux ouvriers que l'on arriverait au meilleur résultat. Jusqu'ici ces cartes ne sont guère délivrées que pour les distances atteignant 15 à 20 kilomètres au maximum; il semble que l'on pourrait aller facilement jusqu'à 25 kilomètres. Le temps de parcours ne serait guère augmenté; par contre, les ouvriers habitant la grande banlieue auraient beaucoup plus d'avantages pour venir travailler à Paris, et il est permis de penser que l'on développerait ainsi un courant de circulation qui, dans un temps peu éloigné, compenserait les abaissements de recettes qui se produiraient au début.

Je vous prie donc de reprendre l'examen des trains ouvriers sur les bases indiquées par la Chambre des députés et développées dans la présente circulaire, et de me faire connaître, le plus tôt possible, les mesures que vous comptez prendre pour arriver au résultat cherché.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
TURREL.

Digitized by Google

(N° 47)

[26 décembre 1896]

Admission dans le corps des contrôleurs des mines. — Concours de 1897.

Monsieur le Préfet, j'ai l'honneur de vous annoncer qu'un concours pour l'admissibilité à l'emploi de contrôleur des mines s'ouvrira le lundi 29 mars 1897.

Les demandes des candidats devront être adressées aux ingénieurs en chef des mines, qui les feront parvenir au ministère des travaux publics avant le 16 février prochain, dernier délai. Toute demande qui parviendrait au ministère après cette date sera rigoureusement écartée.

Les agents appartenant déjà aux cadres permanents du personnel dépendant du ministère des travaux publics produiront exclusivement à l'appui de leur demande un certificat, sur papier timbré, d'un médecin assermenté, constatant qu'ils sont de bonne constitution et exempts de toute infirmité les rendant impropres à la marche ou à la visite des travaux souterrains. Toutefois, leur demande devra porter en marge les indications suivantes :

Nom et prénoms;
Lieu et date de naissance;
Qualité, grade et traitement;
Service et résidence;
Emploi auquel le candidat est habituellement affecté;
Date de la nomination à chaque grade;
Services civils et militaires et emplois antérieurs;
Études faites par le candidat.

Ces renseignements devront être visés par le chef de service.

Quant aux candidats étrangers à l'Administration, ils auront indépendamment du certificat médical ci-dessus énoncé, à produire les pièces suivantes :

1° *Acte de naissance;*
2° *Extrait du casier judiciaire;*
3° *Certificat de bonne vie et mœurs délivré par le maire du lieu de leur résidence;*

Digitized by Google

4° Attestations faisant connaître les antécédents et les études faites, ainsi que copies, certifiées conformes, des certificats ou diplômes qui ont été obtenus.

Nul ne sera admis au concours s'il n'est âgé de vingt et un ans accomplis et de moins de trente ans au 1er janvier 1897; les militaires porteurs d'un congé obtenu après trois ans de service sous les drapeaux seront toutefois admis à concourir jusqu'à l'âge de trente-trois ans, et les agents attachés à l'Administration des travaux publics à titre permanent qui, à trente ans, comptaient plus de deux ans de services, seront admis jusqu'à trente-cinq ans. Enfin, la limite d'âge est portée à trente-sept ans pour les anciens sous-officiers des armées de terre et de mer comptant sept ans de services dans l'armée active, dont quatre avec le grade de sous-officier.

En vue de tenir compte des vœux exprimés à la suite du dernier concours, il a été apporté certaines modifications aux conditions dans lesquelles a lieu le concours. Les épreuves écrites seront subies seules aux sièges des arrondissements minéralogiques, sous la surveillance de l'ingénieur en chef des mines, assisté de deux des ingénieurs sous ses ordres, désignés par l'Administration. Quant à la seconde partie du concours, elle sera exclusivement orale; une commission centrale d'examen se transportera successivement dans certaines villes désignées d'avance, et les candidats seront invités à se présenter devant elle. Pour être admis à subir les examens oraux, les candidats devront avoir obtenu à l'écrit un chiffre de points au moins égal aux deux tiers du total général, soit un minimum de 214 points.

Il n'est apporté, cette année, aucune modification aux matières du programme; elles restent fixées conformément à l'arrêté du 15 décembre 1882.

J'adresse un exemplaire de la présente circulaire à MM. les ingénieurs en chef des mines et des ponts et chaussées.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

Pour le Ministre et par autorisation :

Le Directeur du personnel et de la comptabilité,

RABEL.

Digitized by Google

(N° 48)

[28 décembre 1896]

Ingénieurs des Ponts et Chaussées. — Retenues pour le service des pensions civiles. — Décision rapportant la circulaire du 22 avril 1896.

Monsieur l'Ingénieur en chef, sur les instances de la Cour des comptes, mon prédécesseur a décidé, par une circulaire du 22 avril 1896, qu'à partir du 1er juillet suivant les ingénieurs des ponts et chaussées chargés, outre le service ordinaire, des routes départementales et des chemins vicinaux, subiraient, sur la part des indemnités départementales ou vicinales qui ne supporte pas de charge de service, les retenues prescrites par l'article 3 de la loi du 9 juin 1853.

L'état des sommes à recouvrer de ce chef a été adressé à M. le ministre des finances qui, avant d'en autoriser la perception, a cru devoir soumettre la question de principe à l'examen du Conseil d'État.

Le Conseil a déclaré que, parmi les émoluments qui peuvent être attribués à un fonctionnaire sur d'autres fonds que ceux de l'État, seuls ceux qui sont un droit pour les agents et qui ont pour caractère essentiel d'être la rémunération d'un service réglementaire prévu par les textes organiques et échappant à l'intervention des autorités locales doivent être soumis à des retenues pour le service des pensions civiles dans la liquidation desquelles ils sont destinés à entrer.

En présence de cet avis, je n'ai pu que rapporter la décision du 22 avril dernier. Les sommes qui auraient déjà été versées en exécution de ladite décision seront remboursées aux intéressés sur leur demande dès que les fonctionnaires du Trésor auront reçu de M. le ministre des finances les instructions nécessaires.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
TURREL.

Digitized by Google

(N° 49)

LÉGISLATION ET STATISTIQUE ÉTRANGÈRES.

ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE.

I. — RÉSULTATS GÉNÉRAUX DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER PENDANT LES ANNÉES 1895 ET 1894.

Les tableaux qui suivent ont été dressés d'après les données contenues dans les statistiques annuelles du Board of Trade intitulées : *Railway returns for England and Wales, Scotland and Ireland.* Dans ces tableaux, les différentes valeurs sont exprimées en unités françaises, les conversions ayant été faites à raison de 1.609 mètres au mille anglais, de 25 fr. 25 à la livre sterling, et de 1.016 kilogrammes à la tonne anglaise.

I. — Développement du réseau.

Régions	Longueur exploitée au 31 décembre 1895			Longueur exploitée au 31 décembre 1894		
	à deux ou plusieurs voies	à voie simple	totale	à deux ou plusieurs voies	à voie simple	totale
	kilom.	kilom.	kilom.	kilom.	kilom.	kilom.
Angleterre et pays de Galles	15.255	8.318	23.573	15.202	8.186	23.388
Ecosse	2.161	3.229	5.390	2.143	3.212	5.355
Irlande	985	4.121	5.106	985	3.913	4.898
Royaume-Uni	18.401	15.668	34.069	18.330	15.311	33.641
Réseau des chemins de fer légers d'Irlande (*)	»	370	370	»	370	370

(*) Les données relatives à ce réseau sont comprises dans les données totales afférentes à l'Irlande.

Digitized by Google

II. — Effectif du matériel roulant a la fin de l'exercice.

Régions	Années	Locomotives	Véhicules de toute nature				
			Voitures à voyageurs	Fourgons de bagages, etc., pour trains de voyageurs	Wagons à bestiaux, marchandises et combustibles	Autres véhicules	Nombre total
Angleterre et Pays de Galles	1895	15.901	35.773	13.283	460.336	12.775	522.167
	1894	15.626	35.145	13.011	453.889	12.549	514.594
Ecosse	1895	1.986	4.679	2.152	126.506	1.359	134.696
	1894	1.954	4.599	2.112	123.537	1.289	131.537
Irlande	1895	771	1.778	1.072	16.868	447	20.165
	1894	748	1.756	1.038	16.350	465	19.609
Royaume-Uni	1895	18.658	42.230	16.507	603.710	14.581	677.028
	1894	18.328	41.500	16.161	593.776	14.303	665.740
Réseau des chemins de fer légers d'Irlande	1895	42	86	40	435	34	595
	1894	41	86	35	422	44	587

III. — Conditions financières d'établissement.

Régions	Années	Capital autorisé. Actions et obligations	Capital réalisé		
			Actions de toute nature	Obligations de toute nature	Total
		milliers de fr.	milliers de fr.	milliers de fr.	milliers de fr.
Angleterre et Pays de Galles	1895	23.337.464	14.812.988	6.023.211	20.836.199
	1894	23.010.325	14.674.744	5.823.584	20.498.328
Ecosse	1895	3.717.154	2.682.611	767.726	3.450.337
	1894	3.632.187	2.630.924	763.131	3.394.055
Irlande	1895	1.091.229	696.597	294.895	991.492
	1894	1.107.591	695.966	292.698	988.664
Royaume-Uni	1895	28.145.847	18.192.196	7.085.832	25.278.028
	1894	27.750.103	18.001.634	6.879.413	24.881.047
Réseau des chemins de fer légers d'Irlande	1895	39.289	33.456	»	33.456
	1894	39.289	33.456	»	33.456

Digitized by Google

IV. — Mouvement des voyageurs.

Régions	Années	Nombre de voyageurs à toute distance				
		1re classe	2e classe	3e classe (*)	porteurs de billets de saison et d'abonnements	Total
		milliers	milliers	milliers	milliers	milliers
Angleterre et Pays de Galles	1895	24.367	53.862	738.692	1.083	818.004
	1894	24.308	55.912	723.921	1.075	805.216
Écosse	1895	4.000	»	82.605	84	86.689
	1894	3.958	»	78.778	80	82.816
Irlande	1895	1.623	4.706	19.916	30	26.275
	1894	1.555	4.250	18.731	30	24.566
Royaume-Uni	1895	29.990	58.568	841.213	1.197	930.968
	1894	29.821	60.162	821.430	1.185	912.598
Réseau des chemins de fer légers d'Irlande.	1895	108	»	878	»	986
	1894	109	»	884	»	993

(*) Y compris les trains dits parlementaires.

V. — Mouvement des marchandises et parcours des trains.

Régions	Années	Marchandises à toute distance		Parcours des trains		
		Produits minéraux	Marchandises	de voyageurs	de marchandises et de produits minéraux	de toute nature (*)
		mil. de ton.	mil. de ton.	mil. d. kil.	mil. d. kil.	mil. d. kil.
Angleterre et Pays de Galles	1895	203.479	81.330	247.490	204.520	452.636
	1894	205.251	78.453	242.069	205.090	447.864
Écosse	1895	39.318	10.616	33.729	29.811	67.277
	1894	31.484	9.748	32.315	27.733	63.568
Irlande	1895	1.414	3.422	15.133	7.622	25.300
	1894	1.329	3.343	14.972	7.659	24.397
Royaume-Uni	1895	224.211	95.368	296.352	241.953	545.213
	1894	238.064	91.544	289.356	240.482	535.829
Réseau des chemins de fer légers d'Irlande.	1895	40	85	63	16	920
	1894	36	81	50	16	909

(*) Y compris les trains mixtes.

Digitized by Google

VI. — Recettes de la grande vitesse.

Régions	Années	Voyageurs 1re classe	2e classe	3e (*) classe	Porteurs de billets de saison et d'abonnement	Total	Accessoires de la grande vitesse (**)	Transports postaux	Total de la grande vitesse
		mil. d. fr.	mil. d. fr.	mil. d. fr.	mil. d. fr.	mil. d. fr.	mil. d. fr.	mil. d. fr.	mil. d. fr.
Angleterre et Pays de Galles	1895	63.832	41.738	514.191	61.383	681.144	103.020	15.958	800.122
	1894	62.266	42.774	503.965	58.757	667.762	99.939	15.680	783.381
Écosse	1895	8.560	»	62.948	6.716	78.224	13.357	5.176	96.757
	1894	8.484	»	61.004	6.464	75.952	12.322	5.176	93.450
Irlande	1895	4.267	7.120	23.710	1.591	36.688	5.631	4.192	46.511
	1894	4.141	7.019	22.775	1.616	35.551	4.949	4.167	44.667
Royaume-Uni	1895	76.659	48.858	600.849	69.690	796.056	122.008	25.326	943.490
	1894	74.891	49.793	587.744	66.837	779.265	117.210	25.023	921.498
Réseau des chemins de fer légers d'Irlande	1895	126	»	606	»	732	76	»	808
	1894	126	»	581	»	707	76	»	783

(*) Y compris les trains dits parlementaires.
(**) A savoir : excédents de bagages, messageries, voitures, chevaux, chiens, etc.

VII. — Recettes de la petite vitesse et recette brute totale.

Régions	Années	Petite vitesse Marchandises	Bestiaux	Produits miniaux	Total	Recettes diverses (*)	Recette brute totale
		mil. d. fr.	mil. d. fr.	mil. d. fr.	mil. d. fr.	mil. d. fr.	mil. d. fr.
Angleterre et Pays de Galles	1895	522.751	22.675	389.203	934.629	103.247	1.837.998
	1894	509.798	23.533	397.561	930.892	102.061	1.816.334
Écosse	1895	66.584	5.782	65.347	137.713	8.989	243.460
	1894	63.352	5.883	55.601	124.836	8.484	226.770
Irlande	1895	28.027	7.095	4.419	39.541	2.045	88.097
	1894	27.901	7.424	4.292	39.617	1.464	85.749
Royaume-Uni	1895	617.362	35.552	458.969	1.111.883	114.281	2.169.555
	1894	601.051	36.840	457.454	1.095.345	112.009	2.128.853
Réseau des chemins de fer légers d'Irlande	1895	379	126	50	555	25	1.389
	1894	354	101	50	505	25	1.323

(*) Y compris les redevances perçues pour l'exploitation des ports, des services de bateaux à vapeur, etc.

Digitized by Google

VIII. — Dépenses de l'exploitation.

Régions	Années	Entretien de la voie, des ouvrages d'art, etc.	Machines (traction et engins fixes)	Entretien et renouvellement des voitures et wagons	Dépenses de l'exploitation proprement dite	Lignes de vapeur, ports et canaux	Impôt dû au Trésor sur le transport des voyageurs	Total (y compris les divers) (*)
		mil. de fr.	mil. de fr.	mil. de fr.	mil. de fr.	mil. de fr.	mil. de fr.	mil. de fr.
Angleterre et Pays de Galles	1895	162.686	270.705	85.067	325.599	54.010	5.908	1.038.431
	1894	161.044	272.069	84.739	319.968	53.555	5.959	1.026.741
Écosse	1895	19.846	33.052	12.827	38.506	2.247	556	122.841
	1894	19.493	32.673	11.766	37.017	2.651	530	118.700
Irlande	1895	10.832	12.751	3.712	13.635	581	»	47.622
	1894	10.403	12.676	3.687	13.246	530	»	46.561
Royaume-Uni	1895	193.364	316.508	101.606	377.740	56.838	6.464	1.208.864
	1894	190.940	317.418	100.192	370.241	56.736	6.489	1.192.002
Réseau des chemins de fer légers d'Irlande	1895	379	480	101	303	»	»	1.520
	1894	379	454	101	303	»	»	1.520

(*) Ces chiffres comprennent les frais généraux, les impôts, les indemnités pour accidents ou pertes de marchandises, etc.

IX. — Résultats généraux de l'exploitation.

Régions	Années	Exploitation générale (y compris ports, canaux, vapeurs)				Exploitation des voies ferrées			
		Recette	Dépense	Produit net	Rapport p. c. de la dépense à la recette	Recette	Dépense	Produit net	Rapport p. c. de la dépense à la recette
		mil. de fr.	mil. de fr.	mil. de fr.		mil. de fr.	mil. de fr.	mil. de fr.	
Angleterre et Pays de Galles	1895	1.837.998	1.038.431	799.567	56	1.734.751	984.421	750.330	57
	1894	1.816.334	1.026.741	789.593	57	1.714.273	973.186	741.087	57
Écosse	1895	243.460	122.841	120.619	50	234.471	120.594	113.877	51
	1894	226.770	118.700	108.070	52	218.286	116.049	102.237	53
Irlande	1895	88.097	47.622	40.475	54	86.052	47.041	39.011	55
	1894	85.749	46.561	39.188	54	84.285	46.031	38.254	55
Royaume-Uni	1895	2.169.555	1.208.894	960.661	56	2.055.274	1.152.056	903.218	56
	1894	2.128.853	1.192.002	936.851	56	2.018.844	1.135.266	881.578	56
Réseau des chemins de fer légers d'Irlande	1895	1.389	1.520	— 131	107	1.389	1.520	— 131	107
	1894	1.323	1.520	— 197	112	1.323	1.520	— 197	112

II. — ACCIDENTS SURVENUS DANS L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER DE 1876 A 1894 (*).

A. — Nombre d'accidents de trains ayant donné lieu a enquête.

ANNÉES	NOMBRE D'ACCIDENTS	ANNÉES	NOMBRE D'ACCIDENTS
1876	149	1886	62
1877	146	1887	58
1878	108	1888	61
1879	100	1889	59
1880	118	1890	53
1881	111	1891	68
1882	118	1892	48
1883	94	1893	46
1884	105	1894	35
1885	60		

(*) D'après le *General report of the Board of Trade upon the accidents that have occured on the railways of the United Kingdom during the year* 1894, et d'après les publications analogues relatives aux années antérieures.

Digitized by Google

B. — Répartition des accidents suivant leur nature.

Nature de l'accident	Années																		
	1876	1877	1878	1879	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894
A. Machines ou véhicules rencontrant quelque obstacle ou sortant de la voie par suite d'obstacles, ou en conséquence des défauts des ouvrages permanents	23	21	12	18	22	25	14	12	21	7	7	11	10	11	5	6	6	10	6
B. Explosions de chaudières, ruptures d'essieux, de roues, de bandages, autres vices du matériel roulant	12	11	19	9	9	6	13	7	9	6	8	1	7	6	4	4	4	3	1
C. Trains venant en gare à une vitesse exagérée	3	5	2	8	7	5	8	12	11	4	4	10	7	12	2	15	10	8	7
D. Collisions entre machines et trains se suivant sur une même voie (excepté aux embranchements, stations et voies de garage)	3	5	3	8	8	9	6	3	3	2	»	3	2	1	2	3	2	1	5
E. Collisions aux embranchements	19	15	9	16	14	13	8	8	10	8	10	2	4	4	7	4	5	3	4
F. Collisions en deçà des signaux fixes aux stations et sur les voies de garage	49	44	38	43	49	36	48	47	40	25	25	22	16	25	24	25	15	17	15
G. Collisions entre machines ou trains venant en sens inverse	2	3	3	1	»	3	4	»	»	»	1	6	8	2	2	3	»	»	»
H. Collisions de deux trains à des croisements à niveau	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
I. Machines ou trains mal dirigés, prenant des voies de garage ou suivant une mauvaise voie par le fait des aiguilles prises en pointe	32	27	11	9	8	9	12	6	11	7	4	3	4	4	5	4	5	1	»
J. Rencontres sur des plans inclinés	5	13	11	3	1	6	»	2	»	2	3	»	1	4	2	4	»	1	»
K. Incendies de trains	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
L. Divers	»	2	»	1	»	1	5	»	»	»	»	»	2	»	»	»	1	2	»
Total	149	146	108	100	118	111	118	94	105	60	62	58	61	69	53	68	48	46	35

Digitized by Google

C. — Circonstances ayant contribué aux accidents survenus (*)

Circonstances ayant contribué aux accidents	Nombre d'accidents causés en tout ou en partie par telle ou telle circonstance en																		
	1876	1877	1878	1879	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894
Accouplements rompus ou détachés	3	8	9	2	3	5	4	2	1	»	2	»	»	1	»	»	»	»	2
Mauvais entretien du materiel roulant	8	7	6	7	4	3	1	2	4	1	5	1	5	6	6	5	»	4	»
Mauvais entretien de la voie ou des ouvrages	19	21	12	8	18	20	4	8	10	2	»	5	6	8	6	5	5	4	2
Défauts de construction du matériel roulant	6	10	8	2	3	»	8	6	2	»	2	1	1	2	1	3	1	»	1
Défauts de construction de la voie ou des ouvrages	11	13	9	9	5	6	6	5	13	7	1	4	5	6	2	2	2	2	1
Dispositions insuffisantes ou défectueuses eu égard aux exigences du trafic	23	16	6	5	1	1	4	10	4	1	»	1	2	2	»	3	»	»	2
Mauvaise organisation du service, durée trop prolongée du travail ou inexpérience des employés	8	7	1	1	»	»	»	»	»	1	»	3	4	7	5	5	9	2	3
Système de freins insuffisant ou mal approprié	21	27	28	23	47	28	22	27	27	13	16	14	4	7	3	12	3	2	»
Mauvais arrangement des signaux ou des aiguilles, absence ou défaut des appareils de verrouillage, absence de contre-rails de sûreté, de barres ou boulons de fermeture	48	41	21	21	20	21	15	10	5	8	3	11	9	8	6	7	4	7	5
Règlements insuffisants ou mal compris	29	53	11	9	4	1	10	7	»	1	»	1	2	»	9	14	14	5	6
Mauvais dispositif pour assurer les intervalles entre les trains, manque de communications télégraphiques ou de block-système	25	23	18	14	9	11	12	13	10	3	7	4	8	7	9	8	6	3	2
Négligence, inattention, erreur des agents supérieurs ou des employés	101	101	81	80	96	77	91	81	70	41	50	45	45	51	42	61	38	37	28
Vitesse excessive eu égard à la machine, à la voie ou à d'autres circonstances	18	23	12	14	20	12	22	30	25	7	4	7	5	8	8	16	9	5	3
Brouillards, orages, tempêtes, etc.	5	9	8	14	11	14	11	11	1	2	6	7	6	1	11	12	2	4	8
Total	325	359	231	209	242	199	210	212	172	88	96	104	102	113	111	153	93	75	63

(*) Les totaux dépassent le chiffre absolu des accidents survenus pour chaque année, parce qu'un seul accident a pu résulter de circonstances diverses.

Digitized by Google

D. — Voyageurs tués ou blessés (*).

Années	Voyageurs victimes de toute cause se rattachant à l'exploitation				Voyageurs atteints autrement que par suite de leur propre faute			
	Nombre de		Proportion par rapport au nombre des voyageurs transportés		Nombre de		Proportion par rapport au nombre des voyageurs transportés(**)	
	tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés
1876....	1 9	1.883	1/3.872.570	1/285.867	38	1.279	1/14.165.455	1/420.863
1877....	126	1.283	1/4.377.727	1/429.924	11	664	1/50.144.876	1/830.713
1878....	125	1.752	1/4.520.000	1/322.000	24	1.173	1/23.542.685	1/481.692
1879....	160	1.307	1/3 517.000	1/430.000	75	602	1/7.503.105	1/934.772
1880....	143	1.613	1/4.252.704	1/374.166	29	904	1/20.823.586	1/668.013
1881....	108	1.854	1/5.760.740	1/335.577	23	987	1/27.050.435	1/630.354
1882....	127	1.739	1/5.156.207	1/377.135	18	803	1/36.379.905	1/815.489
1883....	125	1.416	1/5.470.000	1/482.851	11	662	1/62.156.194	1/1.032.806
1884....	135	1.491	1/5.148.088	1/466.124	31	864	1/22.419.092	1/804.388
1885....	102	1.129	1/6.835.421	1/617.549	6	436	1/116.202.171	1/1.599.112
1886....	95	1.342	1/7.637.730	1/540.674	8	615	1/90.698.049	1/1.179.812
1887....	121	1.297	1/6.064.000	1/565.667	25	538	1/29.346.800	1/1.363.699
1888....	107	1.408	1/6.942.336	1/527.577	11	594	1/67.530.000	1/1.250.555
1889....	183	1.829	1/4.236.000	1/423.280	88	1.016	1/8.808.875	1/762.975
1890....	118	1.361	1/6.930.034	1/600.840	18	496	1/45.430.224	1/1.648.677
1891....	103	1.612	1/8.208.385	1/524.481	5	875	1/169.092.733	1/966.244
1892....	129	1.348	1/6.701.049	1/641.272	21	601	1/43.163.589	1/1.438.328
1893....	106	1.221	1/8.237.519	1/715.132	17	484	1/51.363.356	1/1.804.084
1894....	117	1.168	1/7.789.854	1/780.319	16	347	1/56.963.307	1/2.626.550

(*) On ne comprend point dans ces chiffres les accidents qui, bien que survenus dans l'enceinte des chemins de fer, ne se rattachent point au mouvement des véhicules. On tient compte des blessures, si légères qu'elles soient.

(**) Non compris les voyageurs porteurs de billets d'abonnement.

Digitized by Google

E. — Agents des compagnies (*) tués ou blessés.

Années	Agents victimes d'accidents de trains		Agents victimes d'accidents de l'exploitation autres que des accidents de trains		Proportion par rapport au nombre total des agents des compagnies (**)	
	tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés
1876	28	236	645	2.364	1/386	1/100
1877	22	154	620	2.009	1/414	1/123
1878	15	156	529	1.847	1/500	1/135
1879	8	118	444	1.836	1/619	1/143
1880	23	118	523	1.962	1/531	1/139
1881	19	168	502	2.278	1/576	1/123
1882	21	153	532	2.423	1/570	1/122
1883	11	87	543	2.373	1/596	1/134
1884	23	115	523	2.204	1/634	1/149
1885	13	81	438	2.036	1/768	1/163
1886	4	81	421	1.929	1/815	1/172
1887	8	109	414	1.966	1/821	1/167
1888	7	93	389	2.100	1/874	1/157
1889	4	117	431	2.652	1/877	1/138
1890	12	147	487	2.975	1/765	1/122
1891	12	154	537	3.007	1/695	1/121
1892	9	92	525	2.823	1/714	1/130
1893	10	73	450	2.558	1/829	1/145
1894	6	62	473	2.649	1/796	1/140

(*) Dans ce total sont compris également les employés des entrepreneurs.
(**) Ce nombre total n'est connu qu'approximativement.

Digitized by Google

F. — Relevé détaillé des accidents de personnes survenus dans l'exploitation des chemins de fer en 1893 et 1894.

Catégories de personnes atteintes et nature des accidents	Année 1893		Année 1894	
	tués	blessés	tués	blessés
Voyageurs.				
Accidents de trains, matériel roulant, voie permanente, etc...	17	484	16	347
Autres accidents, y compris ceux qui proviennent de la propre imprudence ou de la faute des victimes.....	89	737	101	821
Agents des Compagnies ou employés des entrepreneurs (*).				
Accidents de trains, matériel roulant, voie permanente, etc...	10	73	6	62
Autres accidents, y compris ceux qui proviennent de la propre imprudence ou de la faute des victimes.....	430	2.558	473	2.649
Autres personnes.				
Traversant les voies à des passages à niveau	55	30	80	31
Personnes en contravention	274	135	283	137
Suicides	89	»	112	»
Divers	30	92	44	73
Totaux.....	1.011	4.109	1.115	4.120

(*) Parmi les employés des entrepreneurs, 14 tués et 15 blessés en 1893, 20 tués et 12 blessés en 1894.

Digitized by Google

PERSONNEL.

(N° 50)

I. — INGÉNIEURS.

1° DÉCORATIONS.

Décret du 29 décembre 1896. — M. **Lidy** (Georges), Ingénieur ordinaire de 1re classe, est nommé Chevalier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur (sur la proposition du Ministre de la Marine).

Décret du 5 février 1897. — M. **Pellegrin** (Léon), sous-Ingénieur, est nommé Chevalier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur (sur la proposition du Ministre de l'Agriculture).

Décret du 6 février. — Sont promus ou nommés dans l'Ordre national de la Légion d'Honneur, savoir :

Au grade d'Officier :

M. **Lethier**, Inspecteur Général de 2e classe, Conseiller d'État, Directeur des chemins de fer à l'Administration centrale ;

Au grade de Chevalier :

MM. **Dubreuque**, Ingénieur ordinaire de 1re classe,
Barjou, Sous-Ingénieur.

Décret du 19 février. — M. **Joly** (Arthur), Ingénieur en Chef de 1re classe, est promu au grade d'Officier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur.

Digitized by Google

2° PROMOTIONS.

Décret du 13 février 1897. — Sont nommés Ingénieurs en Chef de 2e classe au Corps national des Ponts et Chaussées, pour prendre rang à dater du 1er février 1897, les Ingénieurs ordinaires de 1re classe dont les noms suivent savoir :

MM. **Jozan.**
Launay,
Soulié,
Dupin,
Biraben,
Getten,
Jégou d'Herbeline.

MM. **Harlé** (Edouard),
Sabouret,
Rabut,
Couvrat-Desvergnes,
Lefort (Louis),
Barbet (Léandre).

3° CONGÉS RENOUVELABLES.

Arrêté du 23 janvier 1897. — M. **de la Brosse** (Henri), Ingénieur ordinaire de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer d'Orléans, en qualité d'Ingénieur de la voie, à la résidence de Paris.

Arrêté du 25 janvier. — M. **Javary**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, en congé renouvelable au service du Syndicat d'exploitation des chemins de fer de Ceinture de Paris, est autorisé à entrer au service de la Compagnie des chemins de fer du Nord, en qualité d'Ingénieur attaché au service central de l'exploitation, à la résidence de Paris.

Arrêté du 6 février. — M. **Lagout** (René), Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département de la Marne est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à entrer au service de la Société des ardoisières de l'Anjou, en qualité d'Ingénieur-Directeur des exploitations, à la résidence d'Angers.

4° DISPONIBILITÉ.

Arrêté du 6 février 1897. — M. **Jozan**, Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Paris, au service du Contrôle

Digitized by Google

de l'exploitation technique des chemins de fer de l'Est, est mis en disponibilité avec demi-traitement, pendant un an, pour raisons de santé.

5° RETRAITE.

	Date d'exécution.
M. **Huet** (Edmond), Inspecteur Général de 1re classe	6 février 1897.

6° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 6 janvier 1897. — Les deux arrondissements entre lesquels est réparti le service ordinaire du département de l'Aube sont réorganisés comme il suit :

1° *Arrondissement de l'Ouest.*

	km.
Route nationale n° 19, de la limite du département de Seine-et-Marne à la rencontre de la route nationale n° 60, à la sortie de Troyes	64,381
Route nationale n° 51	24,530
Route nationale n° 60, partie s'étendant au-delà de Troyes	36,251
Route nationale n° 77	80,604
Route départementale n° 1	47,904
— n° 4	88,250
— n° 5	5,744
— n° 8	11,383
— n° 10	8,467
— n° 13	4,980
— n° 15	3,707
	376,201

Service hydraulique : la Seine, à partir du confluent de l'Hozain ; affluents de la Seine à partir du Triffoire (rive gauche) et de la Blaise (rive droite) exclusivement ; affluents de l'Aube à partir de l'Hauzon (rive gauche) et du Meldançon (rive droite) exclusivement ; cours d'eau du bassin de l'Yonne.

N....., Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées à Troyes, attaché, en outre, au service de la navigation de l'Aube et du canal de la Haute-Seine.

Digitized by Google

2° *Arrondissement de l'Est.*

	km.
Route nationale n° 19, depuis la rencontre de la route nationale n° 60, à la sortie de Troyes, jusqu'à la limite du département de la Haute-Marne	62,087
Route nationale n° 60, partie s'étendant en deçà de Troyes	57,736
Route nationale n° 71	53,248
Route départementale n° 2	49,165
— n° 3	58,352
— n° 6	39,920
— n° 7	17,000
— n° 9	12,050
— n° 11	15,960
— n° 12	2,875
— n° 14	19,898
	388,291

Service hydraulique : la Seine jusqu'au confluent de l'Hozain : affluents de la Seine jusqu'au Triffoire (rive gauche) et à la Blaise (rive droite) inclusivement ; l'Aube, jusqu'au point où cette rivière devient flottable, près de Brienne-la-Vieille ; affluents de l'Aube jusqu'à l'Auzon (rive gauche) et au Meldançon (rive droite) inclusivement.

M. Haghe, Conducteur principal des Ponts et Chaussées faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire à Bar-sur-Aube.

Arrêté du 21 *janvier.* — Le nombre des arrondissements d'Ingénieur entre lesquels est réparti le service ordinaire du département de l'Isère est réduit de quatre à trois.

Les arrondissements de l'Ouest (Vienne) et du Nord (Bourgoin) sont réunis en un seul arrondissement qui est confié à **M. Rebuffet,** Conducteur principal, faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire à Bourgoin.

L'arrondissement ainsi constitué prend la dénomination d'arrondissement du Nord.

Par suite, l'emploi d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées occupé par **M. Nicolle** à la résidence de Vienne est supprimé.

Idem. — **M. Nicolle,** Conducteur principal, faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire, actuellement attaché, à la résidence de

Digitized by Google

Vienne, au service ordinaire du département de l'Isère, est attaché, à la résidence de Lure, aux services ci-après désignés, en remplacement de M. **Hamon**, précédemment appelé à une autre destination, savoir :

1° Service ordinaire du département de la Haute-Saône (arrondissement du Nord);

2° Service du canal de Montbéliard à la Haute-Saône (2e arrondissement);

3° Contrôle des travaux du chemin de fer de Lure à Loulans-les-Forges.

Il continuera de remplir les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Arrêté du 21 janvier. — La limite séparative des services ordinaires des départements de l'Eure et d'Eure-et-Loir, sur la route nationale n° 12, est reportée du point kilométrique 90.975 au point kilométrique 90.950.

Par suite, le pont établi sur la rivière de l'Eure, à Saint-Rémy, sera compris en entier dans les attributions des Ingénieurs du service ordinaire du département de l'Eure.

Arrêté du 25 janvier. — M. **Delocre**, Inspecteur Général de 1re classe, membre de la Commission des Routes nationales, est nommé Président de cette Commission, en remplacement de M. **Guillain**, élu Membre de la Chambre des Députés.

Idem. — M. **Jozon**, nommé Inspecteur Général de 2e classe par décret du 16 janvier 1897, est chargé du 3e arrondissement d'Inspection générale, en remplacement de M. **Quinette de Rochemont**, nommé Directeur des Routes, de la Navigation et des Mines.

Idem. — Il est créé un service spécial des jaugeages des cours d'eau.

Ce service est placé sous la Direction de M. **Fargue**, Inspecteur Général de 1re classe, Président de la Commission des annonces des crues, qui aura comme adjoint l'Ingénieur en Chef secrétaire de ladite Commission.

Décision du 26 janvier. — M. **Dreyfus** (Silvain), Ingénieur ordinaire de 2e classe attaché, à la résidence de Versailles, au service ordinaire du département de Seine-et-Oise, est chargé, en outre, de l'arrondissement du Nord dudit service, jusqu'à la désignation du successeur de M. l'Ingénieur **Van Blarenberghe**.

Digitized by Google

Décision du 27 janvier. — M. **Valadon** (Félix), Conducteur principal à Niort, est chargé de l'intérim de l'arrondissement unique des services ordinaires du département des Deux-Sèvres et de la navigation de la Sèvre-Niortaise.

Arrêté du 30 janvier. — M. **Tourtay**, Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département du Cantal et d'un service de chemins de fer, est chargé, à la résidence de Mâcon, du service ordinaire du département de Saône-et-Loire et du service du chemin de fer de Roanne à Chalon-sur-Saône, avec embranchement sur Montchanin, en remplacement de M. **Jozon**, nommé Inspecteur Général.

Idem. — M. **Dupin**, Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché au service ordinaire du département de l'Allier, est chargé du service ordinaire du département du Cantal et du service des chemins de fer de Tulle à Aurillac, Uzerche à Tulle et à Uzerche à Bugeat, en remplacement de M. **Tourtay**.

Il remplira les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Arrêté du 2 février. — M. **Malterre**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées de 2e classe, actuellement attaché à la résidence de Tarbes, au service de l'Hydraulique agricole du département des Hautes-Pyrénées et au service hydrométrique des bassins de la Neste et de l'Adour, est attaché à la résidence de Toulouse, aux services ci-après désignés, en remplacement de M. **Stellet**, mis en service détaché, savoir :

1° Service ordinaire du département de la Haute-Garonne, Arrondissement du Sud ;

2° Contrôle du canal du Midi ;

3° Service hydrométrique du bassin de la Garonne (1re section) et des bassins de l'Ariège, de l'Arize et du Salat (2e section).

Idem. — Un nouvel arrondissement d'Ingénieur est créé à la résidence d'Arras, dans le service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais.

Cet arrondissement comprendra la Scarpe supérieure (de son origine à Arras, au confluent du canal de la Sensée), qui fait actuellement partie de l'arrondissement de Douai.

Il est confié à M. **Masson**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, chargé du service ordinaire de l'arrondissement d'Arras.

Digitized by Google

Arrêté du 9 février. — Le service ordinaire du département de l'Orne, qui forme actuellement trois arrondissements d'Ingénieur ordinaire, est réparti en deux arrondissements constitués comme il suit :

I. — *Arrondissement de l'Est.*

	km.
Route nationale n° 12, de la limite du département de l'Eure au pont du Mesle	42,036
Route nationale n° 23, entre les limites des départements d'Eure-et-Loir et de la Sarthe	15,524
Route nationale n° 24 *bis*, de la limite du département de l'Eure à la route nationale n° 138	42,165
Route nationale n° 138, de Séez à la limite du département de l'Eure	39,035
Route nationale n° 138 *bis*, de la limite du département de la Sarthe à la route nationale n° 12	28,050
Route nationale n° 155, entre les limites des départements d'Eure-et-Loir et de la Sarthe	31,991
Route nationale n° 179, de la route nationale n° 138 à la limite du département du Calvados	20,563
	219,364

M. **Moreau,** Sous-Ingénieur des Ponts et Chaussées à Mortagne.

II. — *Arrondissement de l'Ouest.*

	km.
Route nationale n° 12, du Pont du Mesle à la limite du département de la Mayenne	42,913
Route nationale n° 24 *bis*, de la route nationale n° 138 à la limite du département du Calvados	86,453
Route nationale n° 138, de la limite du département de la Sarthe à Séez	23,760
Route nationale n° 155, de la limite du département de la Sarthe à la route nationale n° 12	2,317
Route nationale n° 158, de la route nationale n° 138 à la limite du département du Calvados	35,794
Route nationale n° 162, entre les limites des départements de la Mayenne et du Calvados	48,581
	239,818

M. **Dairaine,** Conducteur principal faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Digitized by Google

La résidence de M. **Dairaine** est transférée de Domfront à Alençon.

Les Ingénieurs des deux arrondissements seront respectivement chargés du service hydraulique dans l'étendue de leur circonscription.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 16 février 1897.

L'emploi d'ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées précédemment occupé par M. **Godron**, à la résidence d'Alençon, est supprimé.

Les dispositions de l'arrêté du 6 novembre 1895 portant réorganisation du service ordinaire du département de l'Orne sont et demeurent rapportées.

Arrêté du 9 février. — M. **Dairaine**, Conducteur principal faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire chargé, à la résidence d'Alençon, de l'arrondissement de l'Ouest, du service ordinaire du département de l'Orne, est chargé en outre du 1er arrondissement (lignes d'Avranches à Domfront et de Fougères à Vire, — Section de Mortain à Vire) du service de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Du Boys**, en remplacement de M. **Godron**, précédemment appelé à un autre service.

Idem. — M. **Lorieux**, Ingénieur ordinaire de 3e classe attaché, à la résidence de La Roche-sur-Yon, au service ordinaire du département de la Vendée et au service du chemin de fer de Cézais-Vouvant à Chantonnay, est chargé, à la résidence de Paris, du 1er arrondissement du Contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer de l'Est, en remplacement de M. **Jozan**, mis en disponibilité pour raisons de santé.

M. **Lorieux** reste d'ailleurs chargé du 1er arrondissement du service de chemins de fer de M. l'Ingénieur en chef **Lasne**.

Arrêté du 12 février. — M. **Delure**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées de 1re classe, actuellement attaché, à la résidence d'Ajaccio, au service ordinaire et maritime du département de la Corse et aux services de la construction et du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de la Corse, est attaché, à la résidence de Bayonne, au service des chemins de fer ci-après désignés, en remplacement de M. **Biraben**, appelé à remplir les fonctions d'Ingénieur en Chef, savoir :

1° Ligne d'Oloron à Bedous, — études; chemins de fer des Pyrénées Centrales, — études dans la vallée d'Aspe (M. **Cadart**, Ingénieur en chef à Pau);

Digitized by Google

2° Ligne de Bayonne à Saint-Jean-Pied-de-Port, avec embranchement d'Ossès à Saint-Étienne-de-Baïgorry, — études et travaux de superstructure, — contrôle des travaux de superstructure. Raccordement des lignes de Bordeaux à la frontière d'Espagne et de Bayonne à Saint-Jean-Pied-de-Port avec les quais des allées marines à Bayonne, — études (M. **Belleville,** Ingénieur en Chef à Bayonne).

Arrêté du 12 *février.* — M. **Pinelli** (Achille), Sous-Ingénieur attaché, à la résidence de Corte, au service ordinaire du département de la Corse, est attaché aux services ci-après désignés, en remplacement de M. **Delure,** savoir :

1° Service ordinaire et maritime de l'arrondissement d'Ajaccio ;

2° Service de construction des chemins de fer de la Corse, — 1er arrondissement (Ligne de Mezzana à Corte) ;

3° Service du Contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer de la Corse, — 2e arrondissement.

Arrêté du 13 *février.* — M. **Jozon** (Marcel), Inspecteur Général de 2e classe, chargé du 3e arrondissement d'Inspection générale, est nommé Membre de la Commission des annonces des crues, en remplacement de M. **Quinette de Rochemont,** nommé Directeur des Routes, de la Navigation et des Mines.

Arrêté du 16 *février.* — M. **Monet** (Adolphe), Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Nancy, au service du canal de la Marne au Rhin, est chargé du service ordinaire du département de la Marne en remplacement de M. **Lagout,** mis en congé renouvelable.

M. **Monet** remplira les fonctions d'Ingénieur en Chef.

II. — CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe, les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

18 *janvier* 1897. — M. **Tourtet** (Charles), Commis, Concours de 1893, — n° 135, Doubs, service ordinaire.

Digitized by Google

9 *février*. — M. **Pache** (André), Commis, Concours de 1892, — n° 94, Savoie, service ordinaire.

13 *février*. — M. **Bernon** (René), Sous-Officier déclaré admissible par la Commission instituée en vertu de la loi du 18 mars 1889, Maine-et-Loire, service ordinaire.

2° SERVICES DÉTACHÉS.

25 *janvier* 1897. — M. **Boulay** (René), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de Maine-et-Loire, est autorisé à entrer au service municipal de la Ville d'Angers.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

5 *février*. — M. **Muraccioli** (Pierre), Conducteur de 3e classe, en congé pour affaires personnelles, est remis en activité et mis à la disposition du Ministre des Colonies, pour être employé au service des Travaux publics du Tonkin.

Il est placé dans la situation de service détaché.

6 *février*. — L'Arrêté du 28 décembre 1896, par lequel M. **Lalonguière** (Paul), Conducteur de 3e classe démissionnaire, a été réintégré et détaché au service des Travaux de l'Administration pénitentiaire de la Guyane, est modifié en ce sens qu'il sera détaché au service des Travaux publics du Cambodge.

3° CONGÉS.

18 *janvier* 1897. — M. **Lerebours** (Léopold), Conducteur de 3e classe, détaché au service vicinal du département du Nord, est mis en congé sans traitement pour affaires personnelles.

23 *janvier*. — M. **Lamard** (Louis), Conducteur de 3e classe, en congé renouvelable au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, est mis en congé sans traitement pour affaires personnelles.

5 *février*. — M. **Roy** (Constant), Conducteur de 3e classe, en congé renouvelable au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, est mis en congé sans traitement pour affaires personnelles.

Digitized by Google

5 *février*. — M. **Trémeaux** (Alexis), Conducteur de 3e classe, en disponibilité avec demi-traitement pour raisons de santé, est mis en congé sans traitement pendant un an, pour le même motif.

4° CONGÉS RENOUVELABLES.

23 *janvier* 1897. — M. **Agisson** (Henry), Conducteur de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, en qualité de Chef de section, à la résidence de Paris.

Idem. — M. **Bousquet** (Louis), Conducteur de 3e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à conserver la Direction des travaux de la maison de constructions mécaniques Bousquet et Cie, à Castres.

25 *janvier*. — M. **Alba** (Charles), Conducteur de 2e classe, en congé pour affaires personnelles, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à entrer au service de la Compagnie nouvelle d'électricité à Paris.

5° DISPONIBILITÉ.

23 *janvier* 1897. — M. **Lecomte** (Louis), Conducteur principal attaché, dans le département d'Alger, au service ordinaire de la circonscription de l'Ouest, est mis en disponibilité avec demi-traitement pour raisons de santé, jusqu'à son admission à la retraite.

Idem. — M. **Léger** (Amédée), Conducteur de 1re classe, détaché au service municipal de la Ville de Rouen, est mis en disponibilité avec demi-traitement pendant quatre mois.

Idem. — M. **Convert** (Henri), Conducteur de 2e classe, détaché à l'École archéologique d'Athènes, pour les fouilles de Delphes, est mis en disponibilité avec deux tiers de traitement, pour défaut d'emploi.

Idem. — M. **Camels** (Louis), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département du Jura, est mis en disponi-

Digitized by Google

bilité avec demi-traitement pour raisons de santé pendant six mois.

30 *janvier*. — M. **Laborde** (Pierre), Conducteur principal, attaché au service ordinaire du département du Tarn, est mis en disponibilité avec demi-traitement, pour raisons de santé, jusqu'à son admission à la retraite.

6° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Lacout** (Martin), Conducteur de 2e classe, en congé pour raisons de santé	29 nov. 1896
M. **Maillot** (Jules), Conducteur de 4e classe, en congé pour affaires personnelles	17 janv. 1897
M. **Roemhild de Romenthal**, Conducteur de 4e classe, en congé illimité	24 févr. 1897

7° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Drouël** (Xavier), Conducteur de 2e classe, en congé renouvelable au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est	18 juil. 1896
M. **Maynadier** (Alphonse), Conducteur de 3e classe, Aude, service des études et travaux du chemin de fer de Quillan à Rivesaltes	18 janv. 1897
M. **Chiron** (Joseph), Conducteur de 1re classe, Haute-Saône, service du canal de Montbéliard à la Haute-Saône	30 janv. 1897
M. **Pancrazi** (Michel), Conducteur de 2e classe, Corse, service ordinaire	1er févr. 1897
M. **Le Bolay** (Adolphe), Conducteur de 1re classe, Vendée, service ordinaire	2 févr. 1897

8° DÉCISIONS DIVERSES.

29 *janvier* 1897. — M. **Rebstock** (Georges), Conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département du Doubs, passe au service du canal du Rhône au Rhin, même département.

5 *février*. — M. **Bonin** (Victor), Conducteur de 3e classe, détaché au service vicinal du département de la Nièvre, est attaché au service ordinaire du département de la Seine.

Digitized by Google

6 *février.* — M. **Humblot** (Jules), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de la Somme, est mis en retrait d'emploi avec deux cinquièmes de son traitement pendant six mois.

9 *février.* — M. **Blanc** (Raoul), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de Vaucluse, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer d'Orange à l'Isle par Carpentras, passe au service du même département.

11 *février.* — M. **Pinard** (Émile), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Eure, passe au service ordinaire du département de Seine-et-Oise.

12 *février.* — M. **Baron** (Henri), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département des Côtes-du-Nord, passe au service maritime du même département.

17 *février.* — M. **Pottier** (André), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de Maine-et-Loire, passe au service ordinaire du département d'Indre-et-Loire.

Les Editeurs-Gérants : P. Vicq-Dunod et Cie.

TOURS. — IMPRIMERIE DESLIS FRÈRES, 6, RUE GAMBETTA.

Digitized by Google

LOIS.

(N° 51)

[30 janvier 1897]

Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement des chemins de fer à voie étroite d'Uzerche à Tulle, de la ligne précédente à Treignac et de Tulle à Argentat.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement des chemins de fer :

D'Uzerche à Tulle, par Seilhac ; de la ligne précédente à Treignac ; de Tulle à Argentat.

En conséquence, la concession de ces chemins de fer, faite à titre éventuel à la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans par la loi du 20 mars 1893, est déclarée définitive dans les conditions de la convention du 17 juin 1892, approuvée par ladite loi.

Art. 2. — Viendront en déduction des dépenses à la charge de l'État, pour l'établissement desdits chemins de fer, les subventions qui ont été ou qui seront offertes par les départements, les communes ou les propriétaires intéressés.

Art. 3. — Il est pris acte de l'offre faite par le conseil général de la Corrèze, dans ses délibérations des 25 avril et 12 septembre 1895, de fournir à l'État une subvention égale à la dépense d'acquisition des terrains nécessaires à l'établissement des chemins de fer dont il s'agit.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

Digitized by Google

(N° 52)

[30 janvier 1897]

Loi ayant pour objet l'approbation d'un avenant au traité du 10 octobre 1884, passé entre la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée et la compagnie concessionnaire des chemins de fer du Vieux-Port et de la banlieue sud de Marseille.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est approuvé l'avenant, en date du 7 décembre 1891, au traité passé le 10 octobre 1884, entre la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée et la compagnie concessionnaire des chemins de fer du Vieux-Port et de la banlieue sud de Marseille.

Art. 2. — L'enregistrement de l'avenant annexé à la présente loi ne donnera lieu qu'à la perception du droit fixe de trois francs (3 francs).

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés sera exécutée comme loi de l'État.

AVENANT

AU TRAITÉ DU 10 OCTOBRE 1884 POUR L'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER DU VIEUX-PORT DE MARSEILLE PAR LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

Entre :

La compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, dont le siège est à Paris, rue Saint-Lazare, n° 88, représentée par M. Gustave Noblemaire, son directeur, stipulant au présent sous réserve de l'approbation du conseil d'administration,

D'une part ;

Et la compagnie concessionnaire des chemins de fer du Vieux-Port et de la banlieue du sud de Marseille, dont le siège est à Paris, 370, rue Saint-Honoré, représentée par M. Arthur Scott, son président, stipulant au présent sous réserve de l'approbation du conseil d'administration.

D'autre part,

Digitized by Google

Il a été convenu ce qui suit :

L'article 8 du traité sus-énoncé du 10 octobre 1884 est abrogé et remplacé ainsi qu'il suit :

« A partir du 1er juillet 1892, la compagnie du Vieux-Port et de la banlieue sud de Marseille payera à la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, pour tous frais d'exploitation, y compris frais de contrôle, contributions diverses, et pour la fourniture du matériel roulant, une redevance annuelle de 12.000 francs.

« Cette redevance sera payée par quart, à la fin de chaque trimestre. »

Toutes les autres dispositions du traité du 10 octobre 1884 sont intégralement maintenues en vigueur.

Le présent avenant devra, pour être valable, être ratifié par une loi.

Les frais d'enregistrement seront à la charge de la Compagnie du Vieux-Port et de la banlieue sud de Marseille.

Fait double à Paris, le 7 décembre 1891.

(N° 53)

[26 février 1897]

Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer de Ferrières-Courçon à Épannes et d'approuver la convention passée entre le ministre des travaux publics et la compagnie de chemins de fer départementaux pour la concession de cette ligne.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement d'un chemin de fer de Ferrières-Courçon (station du chemin de fer à voie étroite de Saint-Jean-d'Angély à Marans) à Épannes (station de la ligne de Niort à La Rochelle).

Art. 2. — Est approuvé l'avenant à la convention du 15 novembre 1892, approuvée par la loi du 28 mars 1893, passé, le 23 mars 1896, entre le ministre des travaux publics, au nom de l'État, d'une part, et la compagnie de chemins de fer départementaux, d'autre part, pour la concession dudit chemin de fer de Ferrières-Courçon à Épannes.

Digitized by Google

Ledit avenant restera annexé à la présente loi.

Art. 3. — Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le ministre des travaux publics, après avis du ministre des finances.

Art. 4. — Le compte rendu détaillé de l'exploitation sera remis, tous les trois mois, au ministre des travaux publics, pour être inséré au *Journal officiel* de la République française.

Art. 5. — Il est pris acte :

De l'offre faite par le département de la Charente-Inférieure, dans la délibération du conseil général de ce département, en date du 25 avril 1895, de fournir à l'État, pour l'établissement du chemin de fer de Ferrières-Courçon à Épannes, une subvention de vingt mille francs (20.000 francs) par kilomètre situé sur le territoire de ce département ;

De l'offre faite par le département des Deux-Sèvres, dans la délibération du conseil général de ce département, en date du 23 avril 1895, de fournir à l'État, pour l'établissement de la même ligne, une subvention de vingt mille francs (20.000 francs) par kilomètre situé sur le territoire dudit département.

Art. 6. — L'enregistrement de l'avenant approuvé par l'article 2 ci-dessus ne donnera lieu qu'à la perception du droit fixe de trois francs (3 francs).

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

AVENANT

A LA CONVENTION DU 15 NOVEMBRE 1892 APPROUVÉE PAR LA LOI DU 28 MARS 1893.

L'an 1896, le 23 mars ;

Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État et sous réserve de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part ;

Et la compagnie de chemins de fer départementaux, dont le siège est à Paris, rue Louis-le-Grand, n° 5, représentée par M. Zens, administrateur-directeur, dûment autorisé par délibération du conseil d'administration en date du 14 mars 1896,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le ministre des travaux publics, au nom de l'État, concède à titre définitif, à la compagnie de chemins de fer départemen-

Digitized by Google

faux qui accepte, l'embranchement de Ferrières-Courçon à Épannes.

Art. 2. — La présente concession est faite aux clauses et conditions de la convention approuvée par la loi du 28 mars 1893 et du cahier des charges y annexé, sauf les modifications et additions qui font l'objet du présent avenant.

Art. 3. — Les dépenses de premier établissement à porter au compte pour l'embranchement ne pourront dépasser un maximum de 63.000 francs par kilomètre, sans que le nombre de kilomètres puisse excéder vingt-cinq.

La majoration à ajouter aux dépenses réelles pour les frais généraux, dépenses d'administration centrale et intérêts des capitaux pendant la construction est fixée à 12 0/0 ; elle est comprise dans le maximum kilométrique de 63.000 francs.

Art. 4. — Les recettes et les dépenses d'exploitation de l'embranchement feront l'objet d'un compte spécial.

La compagnie exploitera l'embranchement concédé à ses risques et périls.

Toutefois, lorsque, dans un exercice, les dépenses d'exploitation, calculées dans les conditions déterminées par les paragraphes 2 et 3 de l'article 6 de la convention précitée, seront supérieures aux recettes brutes de toute nature (impôts déduits), la prime d'économie prévue pour les lignes principales par le dernier paragraphe dudit article 6 sera affectée, avant tout partage entre l'État et la compagnie, à couvrir les insuffisances d'exploitation de l'embranchement.

Si l'application de l'article 6 ne donne pas lieu à l'allocation de la prime ou si celle-ci est elle-même insuffisante, la totalité ou le surplus du déficit de l'exploitation de l'embranchement seront à la charge de la compagnie.

Lorsqu'au contraire les recettes de l'embranchement seront supérieures aux dépenses, la moitié de l'excédent sera attribuée à l'État en remboursement des avances de garanties payées tant en vertu de la convention que du présent avenant. L'autre moitié appartiendra à la compagnie.

Art 5. — Le présent avenant ne sera passible que du droit fixe de 3 francs.

Fait double à Paris, les jour, mois et an ci-dessus.

Digitized by Google

DÉCRETS.

(N° 54)

[23 décembre 1896]

Décret autorisant la chambre de commerce de Valenciennes (Nord) à établir et exploiter sur les quais du port de cette ville un outillage public pour la manutention des marchandises.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — La chambre de commerce de Valenciennes est autorisée à établir et à administrer des grues pour la manutention des marchandises sur le port public de l'Escaut, à Valenciennes, aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au présent décret.

Art. 2. — Les comptes et budgets relatifs à l'établissement et à l'exploitation de ces engins formeront des comptes et des budgets spéciaux. Ces comptes et budgets comprendront, en outre, toutes les recettes et dépenses faites par la chambre de commerce à l'occasion des services publics entretenus ou subventionnés par elle avec l'approbation de l'autorité compétente, dans l'intérêt de l'exploitation du port public.

Ils seront définitivement approuvés par le ministre du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes, conformément à l'article 17 du décret du 2 septembre 1851 portant règlement d'administration publique sur l'organisation des chambres de commerce, mais après avis du ministre des travaux publics.

Aucune nature nouvelle de dépenses n'y pourra figurer que sur avis conforme du ministre des travaux publics.

Digitized by Google

Installation d'outillage sur le quai du port public de Valenciennes.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I.

OBJET DE L'AUTORISATION.

Art. 1er. — L'outillage que la chambre de commerce de Valenciennes est autorisée à établir et à administrer sur les quais du port de Valenciennes aux conditions déterminées par le présent cahier des charges, comprend des grues pour le chargement ou le déchargement des bateaux, pour la manutention des marchandises sur le quai.

Art. 2. — L'autorisation ne constitue aucun privilège en faveur du permissionnaire.

L'usage des appareils est toujours facultatif pour le public, et il est subordonné aux nécessités du service général du port dont l'administration est seule juge.

Les quais sur lesquels ils sont installés restent affectés à l'usage libre du public, sous l'autorité exclusive de la police du port.

L'administration se réserve le droit d'établir et d'autoriser toute autre personne à employer ou à mettre à la disposition du public tels appareils, engins ou abris qu'elle jugera convenables, sans que le permissionnaire puisse élever aucune réclamation.

TITRE II.

EXÉCUTION DES TRAVAUX ET ENTRETIEN.

Art. 3. — Les engins que le permissionnaire est tenu dès maintenant d'établir sont les suivants :

1° Une grue fixe à bras de 30 tonnes ;

2° Une grue roulante à bras de 3 tonnes.

Art. 4. — L'emplacement définitif des appareils fixes, les dispositions et le tracé des voies ferrées destinées au déplacement des appareils mobiles, l'emplacement des bâtiments annexes pour bureaux et autres objets sont déterminés par le ministre des travaux publics, sur la proposition du permissionnaire, lors de la présentation des projets d'exécution prescrits par l'article 5 ci-après.

Le reste comme au type (*).

(*) Voir le type *Ann.* 1888, p. 512, et *Journal officiel* du 13 janvier 1897.

Digitized by Google

(N° 55)

[8 janvier 1897]

Décret approuvant la substitution à des particuliers de la société anonyme dite « compagnie des tramways mécaniques des environs de Paris », comme rétrocessionnaire du tramway de Saint-Germain-en-Laye à Poissy.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la substitution à MM. Edmond Coignet, Léon Francq et Paul Grosselin, de la société anonyme dite « compagnie des tramways mécaniques des environs de Paris (société anonyme) » comme rétrocessionnaire du tramway de Saint-Germain-en-Laye à Poissy, dont l'établissement a été déclaré d'utilité publique par le décret susvisé du 24 mai 1895.

Art. 2. — Il est interdit à la compagnie des tramways mécaniques des environs de Paris, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction et l'exploitation de la ligne de tramway mentionnée à l'article 1er, sans y avoir été préalablement autorisée par décret rendu en conseil d'État.

Digitized by Google

(N° 56)

[12 janvier 1897]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Seine, d'une ligne de tramway entre le Petit-Ivry et les Halles centrales de Paris.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Seine, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway destinée au transport des voyageurs et, éventuellement, des marchandises entre le Petit-Ivry et les Halles centrales de Paris.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de dix-huit mois à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Est approuvée la convention passée, le 5 janvier 1897, entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, et la compagnie générale parisienne de tramways pour la concession du tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

CONVENTION.

L'an 1897 et le 5 janvier;

Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'Etat et sous réserve de l'approbation des présentes par décret délibéré en conseil d'État,

D'une part;

Et M. G. Aigoin, président du conseil d'administration de la compagnie générale parisienne de tramways, et M. Ch. Burrell, administrateur,

Digitized by Google

agissant au nom de cette compagnie, en vertu d'une délibération de l'assemblée générale du 9 décembre 1896,

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le ministre des travaux publics concède à la compagnie générale parisienne de tramways, qui accepte, une ligne de tramway du Petit-Ivry aux Halles centrales de Paris.

La compagnie s'engage à établir à ses frais, risques et périls, la partie de la ligne à construire et à exploiter la ligne dans toute son étendue, en se conformant aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

Ce cahier des charges est conforme au cahier des charges type approuvé par le décret du 6 août 1881, sauf les modifications apportées aux articles 6, 7, 10, 11, 12, 19, 23, 29, la suppression des articles 24, 25, 26, 27, 30, 32, 34, et l'addition des articles 11 *bis*, 15 *bis* et 37 *bis*.

Art. 2. — Les voyageurs seront transportés sans transbordement entre le Petit-Ivry et les Halles centrales.

Art. 3. — Le département de la Seine pourra à toute époque racheter la concession dans les conditions stipulées aux articles 17 et 19 du cahier des charges.

Fait à Paris, les jour, mois et an que dessus.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — La ligne de tramway qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs et, éventuellement, des marchandises.

La traction aura lieu par chevaux; cependant, à toute époque de la concession, l'administration pourra autoriser ou prescrire, le concessionnaire entendu, la substitution de la traction mécanique à la traction par chevaux. Ce mode de traction ne pourra être autorisé ou prescrit que par le ministre des travaux publics à la suite d'une enquête. La décision ministérielle déterminera le type du ou des moteurs à employer.

Art. 2. — La ligne partira à Ivry du rond-point formé par la rue du Milieu et la route stratégique pour aboutir dans Paris : rue Rambuteau près Saint-Eustache; elle présentera le tracé ci-après :

Digitized by Google

DÉSIGNATION des lignes ou tronçons de ligne de la présente concession	DÉSIGNATION des voies empruntées	DÉSIGNATION des lignes des concessions antérieures qui doivent compléter respectivement les tronçons définis aux colonnes 1 et 2	DÉSIGNATION que prendra la ligne ainsi complétée	ITINÉRAIRE DE LA LIGNE définie à la colonne 4
1	2	3	4	5
Hors Paris : du rond-point formé à Ivry par la rue du Milieu et la route stratégique à la porte d'Ivry. Dans Paris : de la porte d'Ivry à l'avenue de Choisy.	Rues du Milieu et de Paris.	Ligne de Choisy-le-Roi au Châtelet, concédée en 1891. Ligne de Paris à Arpajon, concédée en 1891. Ligne du Louvre-Cours de Vincennes, concédée en 1891.	Petit-Ivry les Halles.	Dans Ivry : rues du Milieu et de Paris. Dans Paris : avenue d'Ivry, puis emprunt de la ligne Choisy-le-Roi — Châtelet, entre l'origine de l'avenue d'Ivry et la place du Châtelet, puis avenue Victoria, puis emprunt de la ligne de Paris à Arpajon entre l'avenue Victoria et la rue Baltard, puis emprunt de la ligne Louvre-Cours de Vincennes dans la rue Baltard, puis rue Rambuteau, entre la rue Baltard et la rue du Jour.

La ligne sera intra-muros à double voie, excepté avenue d'Ivry; ailleurs, à voie unique.

Dans les parties à voie unique, il sera établi des garages aux emplacements agréés par l'administration.

Le reste comme au type (*).

(*) Voir le type *Ann.* 1882, p. 292 ; et *Journal officiel* du 13 janvier 1897.

Digitized by Google

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT.

(N° 57)

[6 mars 1896]

Chemin de fer. — Dommages. — Irruption d'eau. — (Compagnie des chemins de fer départementaux contre sieur Molière.)

Destruction d'ouvrages hydrauliques appartenant à un usinier, produite par une crue dont les effets désastreux ont été augmentés à raison du dépôt de déblais effectué par une compagnie de chemins de fer sur la berge de la rivière. Responsabilité de la compagnie. Appréciation du dommage.

Recours en garantie. Compétence. — Lorsque la compagnie concessionnaire a traité avec un tiers pour la construction d'une voie ferrée, le conseil de préfecture n'est pas compétent pour connaître de l'action en garantie formée par la compagnie concessionnaire contre son sous-traitant (*).

Considérant qu'il résulte de l'instruction, notamment de l'expertise, qu'une partie des déblais de la ligne de chemin de fer de la Voulte au Cheylard inutilisés pour la confection des remblais a été déposée dans le lit de l'Érieux ou sur les berges du canal d'amenée des eaux aux usines du sieur Molière et que ces dépôts de matériaux ont aggravé les conséquences préjudiciables qu'a eues pour ce dernier l'inondation qui s'est produite à la suite de la crue de l'Érieux des 22-23 septembre 1890; que c'est à bon droit que le conseil de préfecture a décidé que la compagnie des chemins de fer départementaux, concessionnaire de la ligne, était directement responsable à l'égard du sieur Molière de l'aggravation de dommages résultant ainsi de l'exécution des travaux

(*) Voy. 9 mars 1895, Daubard c. Compagnie parisienne du gaz (*Ann.*, 1895, p. 124).

Digitized by Google

dont elle s'était chargée et qu'elle ne pouvait se soustraire à l'action exercée contre elle en invoquant les traités qu'elle a passés avec ses entrepreneurs.

Considérant qu'il n'est pas justifié que l'arrêté attaqué ait fait une évaluation exagérée de l'indemnité due au sieur Molière en condamnant la compagnie à lui payer la somme de 2.265 francs;

Sur les frais d'expertise : — Considérant que, dans les circonstances de l'affaire, c'est à bon droit que les frais d'expertise ont été mis à la charge de la compagnie des chemins de fer départementaux;

Sur l'action en garantie de la compagnie contre le sieur Raphaneau, entrepreneur des travaux de la ligne : — Considérant que la compagnie soutient que son entrepreneur est tenu, en vertu de son contrat, de la garantir des condamnations prononcées contre elle en raison des dommages résultant de l'exécution des travaux;

Mais considérant que les difficultés relatives aux obligations auxquelles peut être tenu à l'égard de la compagnie concessionnaire l'entrepreneur avec lequel elle a traité pour l'exécution des travaux dont elle s'était chargée ne rentrent pas parmi celles dont il appartient au conseil de préfecture et au conseil d'État en appel de connaître; qu'en conséquence il y a lieu d'annuler l'arrêté attaqué en tant qu'il a statué au fond sur l'action en garantie de la compagnie contre le sieur Raphaneau en mettant hors de cause cet entrepreneur et de rejeter cette action comme portée devant une juridiction incompétente... (Arrêté annulé en tant que ledit conseil ne s'est pas déclaré incompétent pour statuer sur l'action en garantie portée devant lui par la compagnie des chemins de fer départementaux contre le sieur Raphaneau. Surplus des conclusions de la requête rejeté. La compagnie est condamnée aux dépens.)

Digitized by Google

(N° 58)

[13 mars 1896]

Cours d'eau non navigables. — Syndicat forcé créé par ordonnance royale, antérieurement à la loi du 21 juin 1865. — Arrêté préfectoral. — Recours pour excès de pouvoir. — (Sieur Banizette et autres.)

L'arrêté par lequel le préfet nomme les membres de la commission administrative d'un syndicat forcé, en exécution d'une ordonnance royale qui, antérieurement à la loi du 21 juin 1865, a créé le syndicat, n'est pas entaché d'excès de pouvoir. — La loi du 21 juin 1865 n'a pas eu pour effet de supprimer les associations instituées antérieurement à sa promulgation, et dès lors les requérants ne sont pas fondés à soutenir que l'autorité préfectorale devait provoquer la constitution d'une association libre ou autorisée dans les termes de cette loi.

Vu la requête présentée par les sieurs Banizette et autres... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler pour excès de pouvoir — une décision du ministre de l'agriculture en date du 25 octobre 1894, rejetant le recours formé par les requérants contre un arrêté du préfet de la Gironde du 16 juin 1891, qui a nommé les membres de la commission exécutive instituée par l'ordonnance royale du 22 février 1826 en vue d'assurer l'entretien et l'amélioration du ruisseau de la Vignague, et annuler également ledit arrêté préfectoral du 16 juin 1891; — *Ce faisant, attendu* que l'association forcée organisée par l'ordonnance du 22 février 1826 n'a jamais eu qu'une existence nominale; que la commission exécutive prévue par cette ordonnance n'a jamais fonctionné régulièrement à aucune époque et que l'autorité préfectorale ne pouvait dès lors, sans excès de pouvoir, en renouveler les membres; que l'ordonnance de 1826 n'a pas le caractère d'un acte général et réglementaire, lui permettant de subsister aussi longtemps qu'elle n'aurait pas été abrogée, et qu'elle doit être considérée comme ayant pris fin avec l'objet qu'elle avait en vue; que l'administration, si elle reconnaissait la nécessité de former entre les intéressés une association syndicale, devait procéder à

Digitized by Google

la constitution de cette association dans les formes prescrites par la loi du 21 juin 1865 ; qu'enfin, contrairement aux prescriptions de l'article 4 de l'ordonnance du 22 février 1826, les membres de la commission exécutive n'ont pas été pris parmi les propriétaires les plus intéressés aux travaux ;

Vu les observations du ministre de l'agriculture tendant au rejet de la requête par les motifs que l'ordonnance du 22 février 1826 n'a pas été abrogée ; qu'ainsi on ne saurait considérer comme dissoute l'association forcée qu'elle a constitué ; que le préfet, par l'arrêté du 16 juin 1891, s'est borné à prescrire une mesure destinée à en assurer le fonctionnement, et n'a pas constitué une association nouvelle, et que, dès lors, il n'était pas tenu de recourir à l'application de la loi du 21 juin 1865 ; que, si les requérants allèguent que les membres de la commission exécutive n'ont pas été pris parmi les propriétaires syndiqués les plus intéressés, ils n'apportent aucune preuve à l'appui de cette allégation ;

Considérant que l'ordonnance royale du 22 février 1826 a créé une association syndicale en vue d'assurer l'entretien et l'amélioration du ruisseau de la Vignague ;

Considérant que la loi du 21 juin 1865 n'a pas eu pour effet de supprimer les associations instituées antérieurement à sa promulgation ; que l'ordonnance de 1826 n'a jamais été abrogée et que, en admettant qu'elle n'ait pas été appliquée régulièrement, il n'en résulte pas qu'elle ait cessé d'être en vigueur.

Considérant que, dès lors, les requérants ne sont pas fondés à soutenir que l'autorité préfectorale devait provoquer, conformément à la loi du 22 juin 1865, la constitution d'une association libre ou autorisée ;

Considérant que le préfet de la Gironde s'est borné, par l'arrêté du 16 juin 1891, pris en exécution de l'ordonnance de 1826, à nommer une commission à l'effet de pourvoir au curage du ruisseau dont il s'agit ; que les requérants ne justifient pas qu'il ait violé aucune des dispositions de l'ordonnance précitée ; qu'ainsi ils ne sont pas fondés à se plaindre de ce que le ministre de l'agriculture, par la décision attaquée, a rejeté leur recours contre l'arrêté préfectoral du 16 juin 1891... (Rejet.)

Digitized by Google

(N° 59)

[13 mars 1896]

Dettes de l'État. — Propriété privée de l'État. — Taxe de pavage. Déchéance quinquennale. — (Ville de Paris contre ministre de la guerre.)

La déchéance quinquennale peut être opposée par l'État, pris en qualité de propriétaire riverain d'une voie publique, à la demande de payement d'une taxe de pavage formée par une commune (*).

Le point de départ de la déchéance doit-il être fixé au 1er janvier de l'année dans laquelle le rôle a été émis, ou au 1er janvier de l'année de l'achèvement des travaux? — Rés. dans ce dernier sens (*).

Vu la requête présentée pour la ville de Paris... tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler — une décision en date du

(*) M. Romieu, commissaire du gouvernement, a présenté, en sens contraire, les observations dont voici le résumé :

L'État est propriétaire à Paris, rue de la Tombe-Issoire, d'un immeuble affecté à une école de dressage. Aux termes du décret du 23 mai 1863, approuvant une délibération du conseil municipal du 6 février précédent, le gouvernement a classé dans le réseau des rues de Paris un certain nombre de voies comprises dans la zone annexée à la capitale par la loi du 16 juin 1859. Ce décret a réglé les conditions dans lesquelles, conformément aux anciens usages en vigueur à Paris, les propriétaires riverains contribueraient aux frais de pavage de ces voies. Il était décidé notamment que les riverains des voies comprises dans ce classement auraient un délai de dix ans pour le remboursement, par annuité égale et sans intérêt, des frais de pavage à leur charge.

Les travaux de pavage ont été exécutés dans la rue de la Tombe-Issoire et reçus en 1877 ; un arrêté du préfet de la Seine, en date du 20 août 1887, établit le rôle à recouvrer des frais de viabilité à la charge de l'État ; cet arrêté a été publié par voie d'affiche à la date du 23 septembre suivant. Aucune réclamation ne s'étant produite dans le délai de trois mois imparti par les lois des 21 avril 1832 et 4 août 1844, le receveur municipal a adressé au ministre de la guerre une demande en payement de la première annuité échue. Sur cette demande le ministre de la guerre déclara considérer la créance de la ville relative aux travaux de viabilité exécutés comme prescrite et définitivement éteinte au profit de l'État par application de la déchéance prévue par l'article 9 de la loi du 29 janvier 1831, et ce par le motif que la créance de la ville

Digitized by Google

18 août 1890, par laquelle le ministre de la guerre a opposé la déchéance de la loi du 29 janvier 1831 à la réclamation qui lui

---

datait de 1877, époque à laquelle l'administration municipale avait reconnu elle-même que les travaux étaient terminés.

La ville s'est pourvue contre la décision du ministre. Elle prétend, en premier lieu, que la déchéance ne s'applique pas au profit de l'État propriétaire à titre privé, — et, d'autre part, qu'en admettant que la déchéance s'applique, dans l'espèce, le délai de cinq ans ne pourrait courir que de l'émission du rôle.

I. La première question est donc de savoir si la déchéance quinquennale est opposable à l'État propriétaire riverain actionné en justice comme un contribuable ordinaire. L'affirmative n'est pas douteuse : la déchéance est une prescription d'ordre financier, s'étendant à toutes les dépenses de l'État payées au moyen de crédits budgétaires. En conséquence, la déchéance s'applique aux dettes de l'État, quelle que soit leur origine, qu'il s'agisse de l'État propriétaire contribuable ou de l'État débiteur à raison de la gestion des services publics.

II. La controverse qui subsiste ne porte donc pas sur l'applicabilité de la déchéance, mais seulement sur la détermination de son point de départ dans le cas particulier, c'est-à-dire lorsqu'elle est opposée à l'État débiteur d'une taxe de pavage.

Les travaux de pavage sont exécutés par la commune pour le compte et dans l'intérêt des riverains ; c'est l'exécution d'une obligation imposée à la propriété par la loi. En principe, cette charge devrait être payée par la collectivité ; mais, dans certaines villes, elle est imposée aux riverains en exécution d'usages anciens, confirmés par la loi du 11 frimaire an VII et le décret du 25 mars 1807. Ce n'est pas une charge naturelle, c'est une obligation imposée par la puissance publique, qui est assimilée à l'impôt par l'article 28 de la loi du 25 juin 1841. En conséquence toutes les règles générales, applicables aux contributions directes, s'étendent naturellement à cette taxe : délai de trois mois pour la réclamation, prescription de trois ans à partir du jour du rôle, pas de compensation au profit du redevable avec la créance qu'il possède contre la commune, etc.

Mais il existe des règles spéciales pour ladite taxe. Elle devra correspondre aux prix réels des travaux ; dès lors, ce n'est que quand les travaux ont été terminés, reçus et réglés qu'on peut en déterminer le montant. Or, il peut s'élever à cet égard des litiges entre la commune et les entrepreneurs qui exécutent les travaux. Il faut donc attendre que la liquidation des travaux soit terminée, pour émettre le rôle qui fixe la taxe que doit payer chaque riverain. C'est pourquoi il est indispensable de laisser à la commune un délai pour émettre le rôle, et la jurisprudence du conseil d'État a admis, en cette matière, une double dérogation aux principes généraux édictés pour les contributions directes ; d'une part, la commune n'est pas limitée par des délais pour l'émission des rôles, et, d'autre part, si le rôle n'est pas émis immédiatement, la commune est tenue de le notifier par voie individuelle à chaque riverain (Voy. 25 juin 1875, Corpet (*Ann.* 1877, p. 801) ; — 1er juin

Digitized by Google

était faite d'une somme des 11.056 francs, montant des frais de viabilité dus par l'État à raison d'un immeuble sis à Paris, rue de la Tombe-Issoire; — *Ce faisant, attendu* que la somme dont

---

1877, Tuchot (*Ann.* 1878, p. 951); — 7 mars 1890, Bouvillon (*Arr. du C. d'Et.*, p. 248); — 1881, Dazet (*Arr. du C. d'Et.*, p. 146); — Voy. la note]. En conséquence, la créance de la commune à raison des obligations résultant du pavage naît bien du jour de l'exécution des travaux; mais la ville a la faculté de n'en exiger le remboursement que lorsqu'elle pourra la liquider. En d'autres termes la dette est née, mais elle n'est pas échue; l'échéance ne sera fixée que par l'émission d'un rôle après le règlement des travaux. La créance de la ville est soumise à un terme, ou à une condition potestative de la part de celle-ci.

Quel est, d'autre part, le point de départ de la déchéance quinquennale en général?

C'est le 1er janvier de l'exercice auquel appartient la créance. Tout revient donc, dans chaque cas, à déterminer à quel exercice la créance appartient. Or, s'il n'est pas nécessaire que la dette soit définitivement liquidée pour que le délai de cinq ans commence à courir, tout au moins faut-il qu'elle soit échue et que rien ne fasse obstacle à la libération du débiteur; donc, lorsqu'il s'agit d'une dette non échue, il faudra rattacher la dette à l'exercice dans lequel l'échéance se produit. La doctrine est en ce sens: Dumesnil et Pallain (*Arr. du C. d'Et.*, p. 406); — Leviez, v° *Dettes de l'Etat, Dictionnaire de l'Administration;* — Vivien, consultation reproduite sous l'arrêt du Conseil du 30 mars 1842, p. 149; — Conseil d'État, héritiers Lafontaine, 30 mars 1842, p. 149.

Si l'on applique ces principes à la créance née de la taxe de pavage, on devra dire que le délai court à partir du 1er janvier de l'année de l'émission du rôle. En effet, l'on ne peut considérer la dette comme échue et susceptible d'être liquidée avant l'émission du rôle. L'exécution des travaux de pavage ne peut être le point de départ de l'action en remboursement vis-à-vis des tiers, car la forme du rôle exige l'indication de la somme à répartir, que le seul fait de l'exécution ne saurait déterminer. En conséquence, tant que le rôle n'est pas émis, la commune ne peut assigner le riverain, celui-ci ne peut se libérer, le receveur municipal ne saurait exercer les poursuites. — Au surplus, la créance de la commune a un caractère spécial, c'est une créance assimilée à une contribution imposée par la puissance publique, et susceptible d'être acquittée par des modes spéciaux, en vertu de la combinaison de la loi du 25 juin 1841 et du décret du 28 janvier 1851, applicable à Paris; dès lors il faut appliquer les règles des impôts, et la dette n'est échue qu'à partir de l'émission du rôle. L'État, dans l'espèce, est un contribuable ordinaire, il ne peut être saisi que par le rôle et l'exercice auquel la dette appartient, au point de vue de la déchéance, est l'exercice dans lequel le rôle a été émis. La doctrine contraire aurait pour conséquence de consacrer au profit de l'État une inégalité choquante au regard des riverains. Le préfet pourrait, en retardant l'approbation du rôle, exonérer l'État de la dette, alors que le rôle, même émis tardivement, ne cesserait pas d'être valable à l'égard des autres propriétaires.

Digitized by Google

s'agit représente une taxe de pavage constituant une charge réelle de la propriété; que cette taxe était recouvrable en la forme des contributions directes dans un délai de dix années à partir de l'émission du rôle; — que la déchéance de la loi du 29 janvier 1831 ne saurait être appliquée à une créance de cette nature; — que ce texte se réfère aux dépenses prévues au budget pour lesquelles des crédits ont été ouverts à cet effet, qui nécessitent une liquidation et un ordonnancement, et non aux dettes qui incombent à l'État en sa qualité de propriétaire; — que, même en admettant l'application de la déchéance à la créance de la ville, cette déchéance ne serait pas encourue; — qu'en effet l'action en recouvrement n'a pris naissance au profit de la ville que lors de l'approbation du rôle de répartition par l'arrêté préfectoral du 20 août 1887; — dire que la déchéance n'est pas opposable à la réclamation; — ordonner le paiement de la somme de 11.056 francs avec intérêts de droit, s'il y a lieu, et condamner l'État aux dépens;

Sur le moyen tiré *de ce que la déchéance édictée par l'article 9 de la loi du 29 janvier 1831 ne serait pas applicable aux dettes constituant une charge réelle des immeubles appartenant à l'État :*

Considérant qu'aux termes de l'article 9 de la loi du 29 janvier 1831, sont prescrites et définitivement éteintes au profit de l'État toutes créances qui, n'ayant pas été acquittées avant la clôture de l'exercice auquel elles appartiennent, n'auraient pu, à défaut de justifications suffisantes, être liquidées, ordonnancées et payées dans un délai de cinq années à partir de l'ouverture de l'exercice pour les créanciers domiciliés en Europe; que cette disposition est générale et exclut toute distinction entre les dettes de l'État, quelles qu'en soient les causes et la nature;

Sur le moyen tiré *de ce que, même en admettant l'application dans la cause de l'article 9 de la loi de 1831, la ville n'aurait pu encourir la déchéance :*

Considérant que, si les frais de pavage sont recouvrés comme en matière de contributions directes, ils constituent, à la charge des propriétaires riverains, une dette qui a pris naissance au moment de l'achèvement des travaux et non au jour de l'émission du rôle dressé uniquement en vue d'en effectuer le recouvrement; que, par suite, c'est à partir du 1er janvier de l'exercice pendant lequel les travaux ont été terminés que doit courir le délai de cinq ans à l'expiration duquel toutes les dettes de l'État sont définitivement éteintes;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la taxe dont s'agit

Digitized by Google

a été réclamée à raison des travaux de viabilité effectués rue de la Tombe-Issoire et terminés dans le courant de l'année 1877; qu'ainsi la créance dont la ville de Paris poursuit le remboursement remonte à l'exercice 1877; — que c'est seulement à la date du 20 août 1887 que le rôle a été rendu exécutoire par un arrêté du préfet de la Seine; qu'à cette date la déchéance de la loi du 29 janvier 1831 était déjà encourue au profit de l'État; que, dès lors, c'est à bon droit que le ministre de la guerre a opposé cette déchéance à la réclamation de la ville de Paris... (Rejet.)

(N° 60)

[13 mars 1896]

Travaux publics. — Génie. — Décompte. — Cahier des clauses et conditions générales du 25 novembre 1876. — (Sieur Favril.)

Art. 35. — Ordre de service. Pas de réclamation dans le délai de cinq jours à partir de la notification. Déchéance (1re esp.) (*VI*).

Art. 36, 61 et 70. — Les réclamations formées à l'occasion de la présentation des carnets ou des attachements dans les délais des articles 36 et 61, sur lesquelles il n'a pas été statué lors du règlement définitif de l'exercice, n'ont pas besoin d'être renouvelées dans le délai de l'article 70 (2e esp.) (*I*) (1re esp.) (*III*).

— Les inscriptions sur des carnets qui sont faites en bloc, après la résiliation du marché, au lieu de l'être avant l'exécution des ouvrages, à leur date, ne sont pas de nature à faire encourir à l'entrepreneur la déchéance de l'article 36, faute d'avoir formulé ses réclamations dans les dix jours de leur présentation à la signature de l'entrepreneur (1re esp.) (*V*).

— Les réclamations qui ont été formées dans les dix jours de la présentation des carnets à l'entrepreneur sont recevables, bien que le mémoire qui les reproduit soit présenté en dehors des délais (1re esp.) (*V*).

Art. 66. — Ajournement des travaux pendant moins d'une année : pas d'indemnité (1re esp.) (*VII*).

Art. 70. — Réclamations formées avant le règlement de l'exercice, rejetées par le chef du génie antérieurement à ce règlement et non renouvelées dans les six mois qui l'ont suivi. Non-recevabilité (2e esp.) (*II*).

Digitized by Google

— La signature de l'entrepreneur à la suite de la formule inscrite à la fin du règlement n'implique pas de sa part une renonciation au bénéfice des réclamations antérieurement formulées à l'occasion de la présentation des attachements, ni au droit de présenter des demandes nouvelles dans les conditions de l'article 70, alors surtout que pendant le cours de l'entreprise les officiers du génie ont reconnu qu'aucune forclusion ne résultait de cette signature (1re *esp.*) (*II*).

— Lorsque les travaux d'un exercice ont fait l'objet de deux règlements partiels, c'est le dernier arrêté de compte qui par sa réunion au premier constitue le règlement définitif qui sert de point de départ à la déchéance (1re *esp.*) (*IV*).

Fourniture gratuite de l'eau aux détachements des troupes, pendant les travaux. L'entrepreneur qui a l'obligation de faire cette fourniture doit prendre également à sa charge les frais de transport (1re *esp.*) (*VI*).

Mise en régie. — Conséquences. — Lorsqu'une mise en régie n'a pas été exécutée et que la résiliation a été immédiatement prononcée, l'État ne s'étant servi ni du matériel ni des approvisionnements de l'entrepreneur ne lui doit aucune indemnité de ce chef (1re *esp.*) (*I*).

1re ESP. — Sieur Favril.

I. SUR LES CONCLUSIONS *du sieur Favril tendant à ce qu'il lui soit alloué une indemnité pour la partie de son matériel et de ses matériaux dont l'État se serait servi après la cessation des travaux à l'entreprise et qu'il n'aurait pas payée :*

Considérant que la mise en régie a été prononcée le 7 août 1883, mais n'a été suivie d'aucun commencement d'exécution ; que, dès lors, le 13 du même mois, le ministre, sur la demande de l'entrepreneur, a consenti à la résiliation du marché ; que, par de nombreux ordres de service, à partir du 17 août, le sieur Favril a été invité à débarrasser les chantiers du matériel et des matériaux qui restaient sa propriété, et que l'administration a dû, sur le refus d'obtempérer à ces injonctions, faire procéder d'office et aux frais de ce dernier à l'enlèvement du matériel et des matériaux que l'État ne s'était pas engagé à reprendre par la convention du 4 septembre 1883 ; que le requérant soutient que les tâcherons et les ouvriers employés par l'administration aux travaux du fort ont usé de son matériel et employé d'autres matériaux approvisionnés que ceux qui lui ont été payés en vertu de la convention ci-dessus rappelée, mais qu'aucune réserve à cet égard n'a été

Digitized by Google

faite dans ladite convention et que les allégations du sieur Favril sont contredites par l'instruction; que, dans ces circonstances, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a rejeté la réclamation du sieur Favril :

II. *Sur la première fin de non-recevoir admise par le conseil de préfecture en ce qui concerne les réclamations relatives aux décomptes des exercices* 1881 *et* 1882, *ainsi que de la première partie de l'exercice* 1883, *et tirée de l'acceptation sans réserve de ces décomptes par le sieur Favril :*

Considérant qu'il est établi par l'instruction que dans les circonstances particulières de l'affaire l'apposition par le sieur Favril de sa signature à la suite de la formule inscrite à la fin de ces règlements n'impliquait de sa part aucune renonciation au bénéfice des réclamations qu'il avait antérieurement formulées à l'occasion de la présentation des attachements ni au droit de présenter des demandes nouvelles dans les conditions prévues par l'article 70 des clauses et conditions générales, et qu'il résulte notamment des ordres des 1er décembre 1882, 21 mars, 10 septembre 1883 et 14 janvier 1884, que, pendant tout le cours de l'entreprise, les officiers directeurs des travaux ont reconnu d'une façon constante qu'aucune forclusion ne résultait de cette signature ; que, par suite, la fin de non-recevoir ci-dessus rappelée qui a été opposée pour la première fois par l'administration le 25 décembre 1888, c'est-à-dire plus de quatre ans après la résiliation de l'entreprise, à une partie des réclamations de l'entrepreneur doit être écartée ;

III. *Sur la seconde fin de non-recevoir admise* par le conseil de préfecture en ce qui concerne les mêmes réclamations et tirées de ce que ces réclamations, contenues dans le mémoire du 14 juillet 1884, auraient été présentées plus de six mois après les dates des arrêtés de comptes définitifs des exercices auxquels elles se rapportent :

En ce qui touche les exercices 1881 *et* 1882 :

Considérant que le sieur Favril soutient qu'il n'a fait que reproduire, dans son mémoire du 14 juillet 1884, des demandes formulées au cours des exercices, à l'occasion de la présentation des carnets ou des attachements et dans les délais fixés par les articles 36 et 61 des clauses et conditions générales;

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'il n'avait pas encore été statué sur les réclamations relatives à l'exercice 1881 à la date du 21 avril 1882, qui est celle de l'arrêté du règlement définitif des comptes de cet exercice par le chef du

Digitized by Google

génie; que, dès lors, le sieur Favril ne pouvait être tenu de reproduire sous peine de déchéance, dans le délai de l'article 70 des clauses et conditions générales, ces réclamations qui, à l'époque où le règlement des comptes de l'exercice a été soumis à l'entrepreneur étaient pendantes devant l'administration régulièrement saisie;

Considérant que, pour l'exercice 1882, le sieur Favril a maintenu expressément, par une lettre du 13 septembre 1883, postérieure de moins de six mois à la date de l'arrêté définitif des comptes de l'exercice 1882 par le chef du génie, ses réclamations formulées antérieurement et relatives aux travaux de cet exercice; que, dès lors, pour l'exercice 1881 comme pour l'exercice 1882, c'est à tort que, sans distinguer, dans le mémoire de l'entrepreneur du 14 juillet 1884, celles des demandes qui pouvaient contenir des réclamations nouvelles et celles qui n'étaient que la reproduction des réclamations antérieures régulièrement formulées à l'occasion de la présentation des attachements ou des carnets, le conseil de préfecture a écarté tous les chefs de ce mémoire comme présentés en dehors du délai de l'article 70 des clauses et conditions générales; qu'il y a donc lieu de réformer l'arrêté attaqué sur ce point et, vu l'état de l'instruction, de renvoyer les parties devant le conseil de préfecture pour y être statué au fond sur les chefs du mémoire du 14 juillet 1884 concernant les exercices 1881 et 1882 que le sieur Favril justifierait n'être que la reproduction de demandes présentées au cours de ces exercices dans les délais des articles 36 et 61 des clauses et conditions générales ;

IV. *En ce qui touche les réclamations contre le premier règlement partiel des travaux de l'exercice* 1883 :

Considérant qu'aux termes mêmes de l'article 70 des clauses et conditions générales le délai de six mois imparti aux entrepreneurs pour présenter leurs réclamations a pour point de départ la date de l'arrêté par le chef du génie du règlement définitif des travaux de cet exercice ; que, si les travaux de l'exercice 1883 ont fait l'objet de deux règlements partiels dont le premier a été arrêté le 15 septembre 1883 et le second le 18 janvier 1884, ce dernier arrêté de comptes qui, par sa réunion au premier, constitue le règlement définitif des travaux de l'exercice 1883, a seul pu faire courir le délai de l'article 70 pour toutes les réclamations concernant les travaux de cet exercice; que c'est donc par une inexacte application de l'article précité des clauses et conditions générales que le conseil de préfecture a rejeté comme présentés en dehors du délai imparti par ledit article les chefs du

Digitized by Google

mémoire du 14 juillet 1884 concernant les travaux faisant l'objet du premier règlement partiel de l'exercice 1883 et qu'il y a lieu de renvoyer les parties devant le conseil de préfecture pour y être statué à nouveau sur ces réclamations, tous autres moyens demeurant réservés ;

V. *Sur la fin de non-recevoir admise par le conseil de préfecture en ce qui concerne les chefs n*os 21 *à* 30, 34 *à* 38, 39 *bis*, 41 *à* 43, 45 *à* 60, 67 *à* 74 *et* 77, *et tirée de ce que ces demandes remettraient en discussion des éléments de comptes réputés acceptés par l'entrepreneur, faute par lui d'avoir formulé ses réclamations dans le délai imparti par l'article* 36 *des clauses et conditions générales contre les attachements et contre les carnets établis en conformité des dispositions de l'article* 61 *du même cahier :*

Considérant, d'une part, qu'immédiatement après la résiliation du marché, l'administration s'est occupée de relever le métré des ouvrages exécutés par le sieur Favril et qu'elle a en conséquence invité cet entrepreneur à assister aux mesurages qui devaient être faits conformément aux dispositions de l'article 57, § 3, des clauses et conditions générales; que les opérations auxquelles se réfère cet article sont absolument différentes de celles que prévoit l'article 36 des mêmes clauses, lequel ne concerne que les attachements à prendre préalablement à l'exécution de tout ouvrage en vue de l'établissement ultérieur des métrés; que, dès lors, si le résultat des mesurages faits après l'exécution des travaux a été consigné sur le registre des attachements, le ministre n'est pas fondé à soutenir que cette inscription opérée en dehors des conditions de l'article 36 devait faire réputer les métrés acceptés par l'entrepreneur, faute par celui-ci de les avoir contestés dans le délai fixé par ledit article ;

Considérant, d'autre part, que l'article 61 des clauses et conditions générales dispose que tous les éléments de dépenses au nombre desquels figurent les mesurages exécutés dans les conditions de l'article 57, § 3, sont portés par ordre de dates et sans lacunes sur des carnets ; que ces carnets sont présentés à l'entrepreneur et que celui-ci doit formuler ses observations dans un délai de dix jours, passé lequel les inscriptions sont censées acceptées sans réserve ;

Considérant qu'il résulte des pièces versées au dossier que les réclamations 21 à 27, 28 à 30 et 77, 56 à 60, 69 à 74, se rapportent à des inscriptions aux carnets nos 22 (p. 89 à 100), 46 (p. 2 à 33), 45 (p. 6 et suivantes), 20 (p. 9 et suivantes), que le sieur Favril a été invité à signer par des ordres de service à lui notifiés les 24 octobre,

Digitized by Google

27 octobre, 17 octobre et 19 octobre 1883; qu'il a été présenté des réclamations sur ces inscriptions les 2 novembre, 3 novembre, 27 octobre 1883; que ces réclamations étaient donc dans le délai de l'article 61; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture a rejeté comme frappés de la déchéance édictée par cette disposition ceux des chefs du mémoire du 14 juillet 1884 qui n'ont fait que reproduire les réclamations précitées; qu'il y a donc lieu de réformer l'arrêté attaqué en tant qu'il a rejeté, comme non recevables d'une façon générale, par application des articles 36 et 61 des clauses et conditions générales, les chefs nos 21 à 27, 28 à 30 et 77, 56 à 60, 69 à 74, et de renvoyer les parties devant le conseil de préfecture pour qu'il soit statué à nouveau sur ces réclamations, réserve faite du droit de l'administration d'opposer la déchéance de l'article 61 aux demandes de l'entrepreneur qui ne seraient pas contenues dans ses mémoires des 2 et 3 septembre, 27 et 28 octobre 1883, et la déchéance de l'article 36 à celles qui remettraient en discussion des attachements pris dans les conditions de cet article, réserve faite également de son droit de se prévaloir des mesurages auxquels il aurait été procédé régulièrement, c'est-à-dire dans les conditions de l'article 57, § 3, au cas où les mesures prises ne seraient plus susceptibles de vérification;

Considérant, au contraire, qu'il résulte de l'instruction que le sieur Favril n'a pas formulé de réclamations dans le délai de l'article 61 contre les inscriptions faites aux carnets 23 (p. 19 et suivantes), 25 (p. 20 et suivantes), 28 (p. 2 à 8), notifiées les 17 septembre, 9 septembre et 23 août 1883; que, dès lors, ses demandes contenues dans le mémoire du 14 juillet 1884 sous les nos 34 à 43, 45 à 55, 67 et 68 qui se rapportent à ces inscriptions, ont été à bon droit rejetées par le conseil de préfecture comme tardivement produites, l'entrepreneur ne justifiant pas que les carnets aient été tenus d'une façon irrégulière ni qu'il ait été mis par le fait de l'administration dans l'impossibilité d'opérer les vérifications nécessaires dans le délai qui lui était imparti par le cahier des clauses et conditions générales;

VI. *Sur les conclusions du sieur Favril tendant à faire renvoyer à l'examen des experts un certain nombre de chiffres rejetés par le conseil de préfecture comme mal fondés;*

... *En ce qui concerne le 81e chef :*

Considérant que l'article 12 du cahier des charges stipule que « l'eau sera fournie gratuitement par l'entrepreneur pour le service des bureaux et des détachements de troupes résidant sur les chantiers »; que la fourniture de l'eau prévue par cette disposi-

Digitized by Google

tion à la charge de l'entrepreneur comprend le transport du puits aux lieux d'emploi et que, dès lors, la réclamation du sieur Favril qui tend à obtenir le paiement de cette main-d'œuvre a été à bon droit rejetée par le conseil de préfecture.

... *En ce qui concerne le dressement des talus en remblai et en déblai* (99e *chef*) :

Considérant que l'ordre de service du 7 mai 1882 contenait la disposition suivante : « Les talus en remblai et en déblai ne seront que grossièrement dressés et ne donneront lieu par suite à l'application d'aucun prix du bordereau » ; que, n'ayant pas protesté dans le délai de cinq jours contre les termes de cet ordre, l'entrepreneur n'était plus recevable, d'après l'article 35, § 3, des clauses et conditions générales, à réclamer ultérieurement contre ses conséquences ; que c'est donc à bon droit que le conseil de préfecture a refusé d'admettre la demande d'une allocation spéciale pour dressement des surfaces de remblais et de déblais ;

VII. *Sur la demande d'indemnité formulée par l'entrepreneur en raison de l'ajournement du commencement de l'entreprise* (102e *chef*) :

Considérant qu'il résulte de l'instruction et qu'il n'est d'ailleurs pas contesté que les travaux ont été commencés moins d'un an après l'adjudication ; que, d'autre part, il n'est justifié d'aucun ordre ayant prescrit au sieur Favril de réunir des ouvriers ou de faire des approvisionnements qui seraient restés sans emploi sur les chantiers par suite du retard apporté au commencement des travaux ; que, dans ces circonstances, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a, par application de l'article 66 des clauses et conditions générales, décidé que ce retard n'était pas de nature à justifier l'allocation d'une indemnité au profit du sieur Favril... (L'arrêté est annulé dans celles de ses dispositions par lesquelles il a : 1° rejeté, par une application générale de la déchéance édictée par l'article 70 des clauses et conditions générales, les réclamations concernant les travaux de l'exercice 1881, de l'exercice 1882 et de ceux qui ont fait l'objet du premier règlement partiel de l'exercice 1883 ; 2° rejeté, par une application générale des déchéances prévues par les articles 36 et 61 des clauses et conditions générales, les chefs nos 21 à 27, 28 à 30 et 77, 56 à 60, 69 à 74. L'État et le sieur Favril sont renvoyés devant le conseil de préfecture du département du Nord pour y être statué à nouveau sur lesdites réclamations, réserve faite du droit de l'État de maintenir ses conclusions opposant : 1° la déchéance de l'article 70 aux réclamations concernant les exercices 1881 et 1882 qui ne constitueraient pas la reproduction de demandes formu-

Digitized by Google

lées au cours de ces exercices ; 2° les déchéances des articles 36 et 61 aux demandes concernant les travaux faisant l'objet du premier règlement partiel de l'exercice 1883 ; 3° la déchéance de l'article 61 aux demandes de l'entrepreneur concernant les travaux faisant l'objet du second règlement partiel de l'exercice 1883 qui ne seraient pas contenues dans ses mémoires des 2 et 3 novembre, 27 et 28 octobre 1883 ; la déchéance de l'article 36 à celle de ses demandes qui remettraient en discussion des attachements pris dans les conditions de cet article, réserve faite enfin de son droit de faire considérer comme obligatoires pour l'entrepreneur les résultats de mesurages auxquels il aurait été procédé régulièrement, c'est-à-dire dans les conditions générales, au cas où les mesures prises ne seraient plus susceptibles de vérification. Le surplus des conclusions de la requête du sieur Favril est rejeté. L'État est condamné aux dépens.)

2e esp. — Sieur Favril.

I. Sur les réclamations *relatives aux travaux de l'exercice* 1885 : — Considérant qu'il résulte de l'instruction que, parmi ces réclamations, les chefs nos 37 à 46 concernent des travaux à la manutention militaire, lesquels ont fait l'objet d'un marché spécial passé le 6 août 1884 et dont le règlement définitif pour l'exercice 1885 a été arrêté le 26 mars 1886, que lesdites réclamations ne font que reproduire des demandes formulées le 13 février 1886 et sur lesquelles il n'avait pas encore été statué par le chef du génie au moment de l'arrêté des comptes ; que, dans ces circonstances, le sieur Favril n'était pas tenu, sous peine de déchéance, de renouveler, dans le délai de l'article 70, ces réclamations dont l'administration avait été régulièrement saisie et auxquelles il ne pouvait être présumé avoir renoncé ; qu'il y a donc lieu d'annuler l'arrêté du conseil de préfecture en tant qu'il a rejeté ces réclamations par application dudit article 70 et de renvoyer les parties devant ce conseil pour qu'il soit statué à nouveau sur ces chefs de demande ;

Considérant, au contraire, que l'entrepreneur ne justifie pas avoir formulé les demandes qui font l'objet des chefs 86' et 46" avant le 5 octobre 1887, date postérieure de plus de six mois à l'arrêté du règlement définitif de tous les travaux de l'exercice 1885, que la déchéance a donc été à bon droit opposée auxdites réclamations ;

II. *Sur les réclamations relatives aux travaux de l'exercice* 1886 : — Considérant qu'il résulte de l'instruction que, si une partie des

Digitized by Google

demandes rejetées par le conseil de préfecture comme tardivement présentées reproduisent des réclamations formulées par le sieur Favril avant le règlement définitif des travaux de l'exercice 1886, lequel doit être fixé au 12 mars 1887, date de l'arrêté du dernier des règlements partiels des travaux de l'entreprise pour cet exercice, ces demandes avaient été rejetées par des décisions du chef du génie antérieures à ce règlement et n'ont pas été renouvelées dans les six mois qui l'ont suivi, comme l'ordre du 27 mars répondant à la lettre de l'entrepreneur du 21 mars engageait ce dernier à le faire ; — que les autres réclamations du sieur Favril ont été produites pour la première fois le 5 octobre 1887, que c'est donc à bon droit que le conseil de préfecture a rejeté comme atteintes par la déchéance édictée par l'article 70 toutes ces réclamations... (L'arrêté est annulé en tant qu'il a rejeté comme frappées de la déchéance édictée par l'article 70 des clauses et conditions générales les réclamations formulées sous les chefs 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46 (exercice 1885), 91 à 136 (exercice 1887), 141, 142, 145, 146 et 147 (exercice 1888). Le sieur Favril et le ministre de la guerre sont renvoyés devant le conseil de préfecture du département de l'Aisne pour y être statué à nouveau sur lesdites réclamations, tous autres moyens demeurant réservés. L'État est condamné aux dépens.)

(N° 61)

[13 mars 1896]

Travaux publics. — Dommages. — Demandeur débouté. — Procédure. — Conseil de préfecture. — Dépens. — Frais. — Expertise. Solidarité. — (Ministre des travaux publics contre sieur Quentin.)

Lorsqu'un demandeur est débouté de sa demande en dommages-intérêts contre l'État, celui-ci ne peut être condamné à aucune indemnité.

Lorsque, dans une instance contre l'État, un particulier est débouté de sa demande, il doit seul supporter les dépens de l'instance, et l'État, n'ayant pas exposé de frais, ne peut être condamné solidairement aux dépens avec la partie qui succombe, mais l'État et

Digitized by Google

le particulier peuvent être condamnés solidairement au paiement des frais d'expertise.

Considérant qu'après avoir débouté le sieur Quentin de sa demande en indemnité contre l'État, le conseil de préfecture ne pouvait mettre aucune indemnité à la charge de ce dernier;

Considérant que, tout en condamnant le demandeur aux dépens, y compris les frais d'expertise, le conseil de préfecture y a également condamné l'État solidairement avec lui, sauf recours de sa part contre le sieur Quentin ; que le ministre, sans contester la solidarité en ce qui concerne les frais d'expertise, conclut à en être déchargé pour les autres dépens;

Considérant qu'en dehors de ces frais il n'y a eu dans l'instance d'autres dépens que ceux directement exposés par le demandeur, qui, ayant succombé, est tenu de les supporter; que c'est donc à tort que, par l'arrêté attaqué, l'État y a été condamné solidairement avec lui, et qu'il y a lieu de faire droit aux conclusions du ministre... (Arrêté annulé dans celles de ces dispositions par lesquelles il a mis une indemnité à la charge de l'État et a condamné l'État solidairement avec le sieur Quentin au paiement des dépens autres que les frais d'expertise.)

(N° 62)

[20 mars 1896]

Dettes de l'État. — Déchéance quinquennale. — Qualité pour l'opposer. — Ministre. — Conseil de préfecture. — Incompétence (*). — (Sieurs Favreau et Fournier.)

C'est aux ministres seuls, sauf recours au conseil d'État, qu'il appartient de faire application des dispositions de l'article 9 de la loi du 29 janvier 1831. En conséquence, un conseil de préfecture excède les limites de sa compétence en opposant la déchéance

(*) V. 12 août 1854, Reig (*Ann.* 1855, p. 132) ; — 28 mai 1862, Roumagoux (*Ann.*, 1862, p. 684). — Voy. les conclusions de M. Romieu, commissaire du gouvernement sous l'arrêt : 12 janvier 1894, héritiers Dufourcq (*Ann.* 1894, p. 824) ; — Rap. : 28 mai 1880, Delrieu (*Ann.* 1881, p. 1101). — Voy. encore : Aucoc, *Conférences*, t. II, p. 285, note.

Digitized by Google

quinquennale à une réclamation formée par un entrepreneur contre le décompte de son entreprise. — Renvoi devant le conseil de préfecture.

Considérant que, pour rejeter les conclusions des sieurs Favreau et Fournier, le conseil de préfecture a opposé à leur demande la déchéance édictée par l'article 9 de la loi du 29 janvier 1831.

Mais, considérant que, si, aux termes de l'article 9 de la loi du 29 janvier 1831, sont définitivement prescrites et éteintes au profit de l'État les créances qui n'auraient pas été liquidées, ordonnancées et payées dans un délai de cinq années à partir de l'ouverture de l'exercice auquel elles appartiennent, c'est aux ministres seuls, sauf recours au conseil d'État, qu'est réservé le droit de faire application de cette déchéance; qu'ainsi en l'opposant à la demande des requérants, le conseil de préfecture a excédé les limites de sa compétence et qu'il y a lieu, par suite, d'annuler son arrêté :

Au fond : — Considérant que l'état de l'instruction ne permet pas au conseil de se prononcer sur cette demande; qu'il y a lieu, par suite, de renvoyer les parties devant le conseil de préfecture pour y être statué ce qu'il appartiendra sur leurs conclusions respectives... (Arrêté annulé. Renvoi devant le conseil de préfecture. Dépens mis à la charge de l'État.)

(N° 63)

(20 mars 1896)

Travaux publics. — Dommages. — Occupation temporaire. — (Sieur Redon contre sieur Nigoul et autres.)

Pour calculer l'indemnité pour privation de jouissance due au propriétaire d'un terrain occupé, on doit considérer comme occupée toute la surface de terrain dont l'entrepreneur a pris possession et qui n'a été remise à la disposition du propriétaire qu'après la fin des travaux — et non pas seulement les parcelles qui ont été clôturées par l'entrepreneur.

Durée de l'occupation. — Lorsque les plans et projets dressés avant l'occupation ne sont pas suffisants pour permettre d'apprécier les dommages et lorsqu'il y a désaccord entre les experts sur l'état

Digitized by Google

des lieux, le propriétaire du terrain occupé est fondé à refuser d'en prendre possession jusqu'à ce que le tiers-expert ait procédé à ses vérifications. — En conséquence, la fin de l'occupation doit être fixée seulement à la date de la tierce-expertise (*).

Frais du procès-verbal de constat et des opérations de bornage mis à la charge de l'entrepreneur, l'occupation ayant eu lieu dans son seul intérêt.

Intérêts. — Les intérêts ne peuvent être alloués du jour de la privation de jouissance en même temps qu'une indemnité pour cette privation de jouissance : elle ferait double emploi (**).

En ce qui concerne l'occupation de la propriété du sieur Nigoul : — *Sur la contenance des terrains occupés :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la surface des terrains dont le sieur Nigoul a été privé pendant la durée de l'occupation est de 1 hectare 2 ares 78 centiares; — qu'en effet, si le sieur Redon n'a clôturé pour y établir ses ateliers et chantiers qu'une contenance de 38 ares 84 centiares, le surplus des parcelles dont il avait pris possession n'a été remis à la disposition du sieur Nigoul qu'après la fin des travaux; qu'ainsi le propriétaire n'a pu les rendre à la culture qu'à dater de cette époque et que, par suite, c'est avec raison que le conseil de préfecture a calculé l'indemnité à lui due pour privation de jouissance d'après la surface de 1 hectare 2 ares 78 centiares;

Sur le montant des indemnités : — ..... (Non exagérées);

Sur les frais de constat :

Considérant que l'occupation ayant eu lieu dans le seul intérêt de l'entrepreneur, c'est avec raison que le conseil de préfecture a mis à la charge de ce dernier les frais du procès-verbal de constat et des opérations de bornage qu'elle a rendus nécessaires;

En ce qui concerne l'occupation des propriétés appartenant aux sieurs Roques, Jauze, Craste et Vergé et a la demoiselle Alziru : — *Sur la durée de la privation de jouissance :*

Considérant que les plans et profils dressés avant l'occupation n'étaient pas suffisants pour permettre d'apprécier les dommages et que, en présence du désaccord des experts désignés par le conseil de préfecture, les propriétaires pouvaient craindre de

---

(*) Voy. 12 févr. 1892 : Oustau (*Ann.* 1893, p. 308). — Rap. 10 janv. 1890 : Fortier (*Ann.* 1891, p. 1189); — 20 avril 1894, de Monda (*Ann.* 1895, p. 164).

(**) Voy. 24 avril 1891 : Harlingue (*Ann.* 1892, p. 1028).

Digitized by Google

compromettre leurs intérêts en reprenant l'exploitation de leurs terrains avant que le tiers-expert en eût vérifié l'état ; qu'ainsi c'est à bon droit que le conseil de préfecture a condamné le sieur Redon à les indemniser de tous les dommages résultant pour eux de l'occupation jusqu'après cette opération ;

Sur le chiffre des indemnités : — ..... (Non exagérées) ;

Sur le recours incident des propriétaires tendant à obtenir les intérêts à dater du jour de l'occupation :

Considérant que les intérêts compensatoires demandés feraient double emploi avec l'indemnité allouée à titre de privation de jouissance ; — qu'ainsi il y a lieu de rejeter la demande ;

Sur les frais d'expertise :

Considérant que, le sieur Redon n'ayant fait que des offres insuffisantes, c'est avec raison que le conseil de préfecture a mis à sa charge la totalité des frais de l'expertise... (La requête et le recours incident sont rejetés. Les dépens sont mis à la charge du sieur Redon.)

(N° 64)

[27 mars 1896]

Cours d'eau non navigables. — Étangs. — Police des eaux. — Excès de pouvoir. — (Sieur et dame Decamps et sieur Delhomme.)

Étangs. — Pouvoirs de police du préfet. — Pouvoirs de l'autorité judiciaire. Il n'appartient pas à l'autorité judiciaire, compétente pour statuer sur une contestation relative à la propriété d'un étang, de connaître de la légalité des mesures qui auraient été prises par l'administration au sujet de cet étang dans un but de police ou de suspendre l'exécution de ces mesures (Decamps, 1re esp.).

Un préfet n'excède pas ses pouvoirs en ordonnant l'enlèvement de dépôts qui empêchent le libre écoulement, à travers un étang, d'eaux courantes provenant d'une rivière, et en prescrivant, sur le refus du propriétaire de l'étang d'enlever ces dépôts, des travaux de curage aux frais de celui-ci (Decamps, 1re esp.).

Moulin. — Force motrice. — Vannes de décharge. — Pouvoirs

Digitized by Google

du préfet. Un préfet n'excède pas ses pouvoirs en réglementant l'usage de la force motrice d'un moulin et en prescrivant l'établissement de vannes de décharge en vue d'assurer l'écoulement des eaux (*Delhomme*, 2e *esp.*).

Excès de pouvoir: droit de contrôle pour rechercher si la décision attaquée contient un excès de pouvoir; le conseil d'État doit-il se borner à l'examen des motifs apparents de l'arrêté, ou peut-il rechercher dans d'autres pièces le but réel de la mesure contestée? — Rés. impl. dans le dernier sens (*Delhomme*, 2e *esp.*) (*).

1re esp. — Sieur et dame Decamps.

Vu la requête pour le sieur et la dame Decamps... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 8 avril 1891, par lequel le conseil de préfecture de la Somme a rejeté leur demande en décharge d'une taxe de 2.053 fr. 95 à eux imposée pour frais de curage, et leur demande d'une indemnité de 22.000 francs pour dommages à eux causés par le fait de l'administration; — *Ce faisant, attendu* que les pouvoirs de police conférés à l'administration par la loi des 12-20 août 1790 ne peuvent pas s'étendre à des étangs alimentés par des eaux privées, qu'un arrêt de la cour d'Amiens du 23 juillet 1891 a décidé qu'il n'existe dans le périmètre de la propriété des époux Decamps aucune partie d'eau appartenant au domaine public comme chose commune, que la cour de cassation a rejeté le recours formé contre cet arrêt en déclarant qu'il est impossible de déterminer, entre Béthencourt et Bray, où se trouve le lit de la Somme; qu'en tout cas le préfet ne pouvait sans indemnité déposséder le propriétaire d'une partie de sa propriété; qu'il n'y a pas eu curage, dans l'espèce, mais véritable redressement d'un cours d'eau; décharger les requérants du paiement de la somme de 2.053 fr. 95, leur allouer 22.000 francs à titre d'indemnité plus une indemnité annuelle de 6.000 francs à partir du 6 décembre 1889; subsidiairement, ordonner une visite de lieux ou une expertise à l'effet d'évaluer le montant des dommages causés aux époux Decamps;

Considérant qu'à l'appui de leur demande en dommages-intérêts et en décharge de taxe de curage, les époux Decamps se fondent sur ce qu'ils ont été reconnus par l'autorité judiciaire seuls propriétaires du sol et de toutes les eaux de l'étang du

(*) Voy. 9 juin 1893, Thorrand (*Ann.* 1894, p. 201).

Digitized by Google

Commun, et qu'ainsi c'est à tort que le préfet a procédé à leur égard comme si cet étang était traversé par les eaux de la Somme ;

Mais considérant que sur le conflit élevé par le préfet de la Somme dans l'instance pendante en appel devant la cour d'Amiens, le tribunal des conflits, par décision en date du 13 décembre 1890, tout en reconnaissant que l'autorité judiciaire était seule compétente pour statuer au fond sur la question de propriété du sol et de l'eau de l'étang dont s'agit, a confirmé l'arrêté de conflit en tant qu'il revendiquait pour l'autorité administrative la connaissance de la légalité des mesures par elle ordonnées, et cela par le motif qu'il n'appartient à l'autorité judiciaire ni de connaître de la légalité des mesures prescrites par l'administration en vertu des pouvoirs que la loi lui confère spécialement en matière de cours d'eau et d'étangs rattachés à un cours d'eau d'une manière quelconque, ni de suspendre l'exécution des mesures ordonnées dans un but de police et de sécurité générale ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'étang du Commun, ainsi que tous les étangs supérieurs de la vallée de la Somme, sont alimentés en partie par les eaux de la Haute-Somme ; qu'il suit de là qu'il appartenait au préfet d'assurer le libre écoulement de ces eaux en vertu de ses pouvoirs de police tant sur les eaux courantes que sur les étangs rattachés à un cours d'eau d'une manière quelconque ; que, dans ces circonstances, l'arrêté du préfet en date du 26 octobre 1888 est régulièrement intervenu comme ayant été pris pour assurer l'exécution d'un précédent arrêté en date du 1er mars 1884, dont la légalité a été reconnue par la décision que le conseil d'État a rendue le 2 mars 1888 ; qu'ainsi c'est à bon droit que le conseil de préfecture a rejeté, par l'arrêté attaqué, la demande en décharge des taxes de curage auxquelles les requérants avaient été assujettis par application de la législation en vigueur ; que c'est également avec raison qu'il a rejeté leur demande en dommages-intérêts, uniquement fondée sur l'exercice des pouvoirs de police appartenant au préfet... (Rejet.)

2e esp. — Sieur Delhomme.

Considérant qu'en réglementant à nouveau, et sur la demande même du sieur Delhomme, l'usage de la force motrice du moulin Barbet et notamment en prescrivant l'établissement de vannes

Digitized by Google

de décharge, qui est spécialement critiqué par le requérant, le préfet, ainsi que cela résulte tant des termes de son arrêté que des autres pièces versées au dossier, a agi dans le but unique d'assurer l'écoulement des eaux ; qu'ainsi l'arrêté attaqué a été pris dans les limites des pouvoirs de police conférés à l'administration par les lois susvisées... (Rejet.)

(N° 65)

[27 mars 1896]

Travaux publics. — Décompte. — Construction d'égout. — (Sieur Frasque contre ville de Pontarlier.)

Ajournement d'une partie des travaux. — Indemnité accordée pour privation de bénéfices et dommages en résultant (Frasque, 1re esp.).

Cube des maçonneries inférieur à celui prévu au devis. — Allocation du prix correspondant au cube réellement exécuté (VII); rejet d'une objection tirée de ce que cette solution serait contraire à la chose jugée et aux clauses d'une transaction (II) (Frasque, 2e esp.).

Modifications au projet, non prescrites : refus d'indemnité à raison de difficultés ayant pu résulter de ces modifications (III) (Frasque, 2e esp.).

Expertise. — Griefs tirés de ce que les experts ne présentaient pas des garanties suffisantes d'impartialité : rejet de ces griefs comme n'étant pas de nature à faire annuler l'expertise (I) (Frasque, 2e esp.).

Tierce-expertise (loi du 22 juillet 1889) : question transitoire. Postérieurement à la promulgation de la loi du 22 juillet 1889, il ne peut être, au cas de désaccord des deux experts, ordonné de tierce-expertise alors même que l'expertise aurait pu être prescrite avant cette loi. Arrêté annulé ; évocation sur le vu des pièces versées au dossier avant l'arrêté qui ordonnait la tierce-expertise (Frasque, 2e esp.) (*).

Matériaux défectueux compris dans des approvisionnements

(*) Voy. *Table décennale du C. d'Et.*, 1885-1894, t. II, v. *Travaux publics*, n° 266.

Digitized by Google

repris par la ville : décidé qu'ils ne devaient pas être portés au décompte (X) (Frasque, 2e esp.).

1re ESP. — Sieur Frasque contre ville de Pontarlier.

CONSIDÉRANT que, bien que l'expertise dans l'instance entre le sieur Frasque et la ville de Pontarlier eût été ordonnée par arrêté en date du 17 novembre 1888, antérieurement à la promulgation de la loi ci-dessus visée du 22 juillet 1889, il ne pouvait cependant appartenir au conseil de préfecture, à la date du 21 février 1890, de prescrire une tierce-expertise, alors que cette mesure d'instruction avait été supprimée par la nouvelle loi ; — qu'ainsi il y a lieu d'annuler l'arrêté attaqué ;

Mais considérant que les pièces versées au dossier antérieurement à l'arrêté qui a ordonné la tierce-expertise contiennent des renseignements suffisants pour permettre au Conseil de statuer immédiatement sur le fond ;

AU FOND : — Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'en allouant au sieur Frasque une indemnité de 7.494 fr. 62, il lui sera tenu compte, d'une part, de tous les éléments de bénéfice dont il a été privé par l'ajournement d'une partie de ses travaux et, d'autre part, de tous les dommages que cette mesure lui a causés ; qu'ainsi il y a lieu de rejeter le surplus des conclusions de la requête tendant à ce que la ville soit condamnée à payer la somme de 25.500 fr... (Arrêté annulé. Ville condamnée à payer au sieur Frasque 7.494 fr. 62. Surplus de la requête rejeté. Les frais d'expertise à la charge de la Ville. Dépens partagés par moitié.)

2e ESP. — Sieur Frasque contre ville de Pontarlier.

I. SUR LES CONCLUSIONS *tendant à la nullité de l'expertise :*

CONSIDÉRANT, d'une part, que le sieur Frasque n'établit pas que les experts n'aient pas procédé ensemble à la visite des lieux ainsi qu'ils l'ont constaté dans leur procès-verbal, et, d'autre part, que les griefs allégués contre ces experts n'étaient pas de nature à faire prononcer la nullité des opérations auxquelles ils ont procédé ; que, par suite, c'est avec raison que le conseil de préfecture a refusé d'ordonner une nouvelle expertise ;

II. *En ce qui concerne le cube des maçonneries et des terrassements :*

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction que le sieur Frasque a donné aux ouvrages de maçonnerie et aux fouilles des dimensions inférieures à celles prévues au projet ; que l'examen des réclamations formulées par la Ville, de ce chef, n'a fait l'objet ni

Digitized by Google

de l'arrêté du conseil de préfecture en date du 7 juillet 1885, ni de la transaction intervenue entre les parties le 24 juillet 1886 ; — qu'ainsi le sieur Frasque n'est pas fondé à prétendre qu'en ne portant au décompte définitif que les cubes réellement exécutés, les experts et le conseil de préfecture qui a homologué leurs propositions aient méconnu l'autorité de la décision contenue dans cet arrêté ou les dispositions de la convention ;

III. *En ce qui concerne le piquage des chaussées et le rétablissement du macadam :*

Considérant que le sieur Frasque n'allègue même pas que les modifications apportées aux dispositions du projet concernant les fouilles lui aient été prescrites ; — qu'ainsi il n'est pas fondé à se prévaloir des difficultés qui en seraient résultées pour demander qu'il lui soit tenu compte d'une surface supérieure à celle qu'il a effectuée ;

VII. *En ce qui concerne le radier, les voûtes et les chapes en ciment :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le sieur Frasque ne s'est pas conformé, pour l'exécution de ces ouvrages, aux prescriptions du devis ; qu'il n'a employé à la confection du radier qu'une quantité insuffisante de béton ; qu'il a donné aux maçonneries des voûtes et aux chapes des épaisseurs inférieures à celles prévues ; que, dès lors, il n'est pas fondé à se plaindre que les experts qui ont dressé le décompte n'aient appliqué les prix du bordereau qu'aux quantités de matériaux réellement employés ;

X. *En ce qui concerne les approvisionnements repris par la Ville :*

Considérant que c'est à bon droit que le conseil de préfecture a refusé de porter au décompte du sieur Frasque des matériaux défectueux qu'il n'avait pu employer dans son entreprise et qui n'étaient pas davantage susceptibles d'être utilisés par la Ville. (Rejet avec dépens.)

Digitized by Google

(N° 66)

[27 mars 1896]

Travaux publics communaux. — Décompte. — Travaux non prévus au devis. — Entrepreneurs. — Architectes. — Responsabilité. — Honoraires. — (Commune de Brézins contre sieurs Garabiol, Chatrousse et Ricoud.)

Un entrepreneur, qui, conformément au cahier des charges, a exécuté des travaux, non prévus au devis, mais dont l'exécution a été ordonnée par les architectes, a droit au paiement desdits travaux.

Les architectes ne sont pas tenus d'une indemnité à raison de modifications de détail apportées par eux au plan primitif par suite des nécessités d'une bonne construction.

Honoraires des architectes calculés au taux de 6 fr. 25 0/0.

En ce qui touche *l'entrepreneur :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction et qu'il n'est pas contesté que l'entrepreneur s'est toujours conformé aux ordres qui lui étaient donnés par les architectes, conformément à l'obligation qui lui était imposée par l'article 3 du cahier des charges ; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a condamné la commune de Brézins à payer au sieur Garabiol la somme de 3.097 fr. 20 formant le solde de son entreprise, avec les intérêts à compter du 9 octobre 1890 ;

En ce qui touche les architectes :

Considérant que la commune ne justifie pas que les modifications de détail apportées par les architectes au devis primitif n'aient pas été exigées par les nécessités de la bonne construction de l'édifice, et que, par suite, la commune n'est pas fondée à soutenir qu'en rejetant ses conclusions contre les architectes le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation des circonstances de l'affaire ;

Sur le recours incident des architectes :

Considérant que, le décompte général de l'entreprise ayant été fixé à 23.920 fr. 96, le montant des honoraires dus aux architectes, calculés à raison de 6 fr. 25 0/0, s'élevait à 1.495 fr. 06;

Digitized by Google

que les architectes ayant reçu 1.301 fr. 50 à titre d'acomptes, sont fondés à réclamer le paiement du solde qui s'élève à 193 fr. 56, avec les intérêts à compter du 19 février 1892, jour où ils en ont fait la demande ; qu'il y a lieu de faire droit à leurs conclusions sur ce point... (La commune de Brézins paiera aux sieurs Chatrousse et Ricoud la somme de 193 fr. 56 avec les intérêts, à compter du 19 février 1892. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Requête de la commune de Brézins rejetée. Commune condamnée aux dépens.)

(N° 67)

[27 mars 1896]

Travaux publics. — Occupation temporaire (*). — (Compagnie du Midi contre sieur de Latour-Dejean.)

Dépréciation générale d'un domaine, résultant de l'exploitation d'une sablière. Indemnité précédemment accordée : allocation d'une nouvelle indemnité, calculée sur d'autres bases, à raison de l'extension donnée à cette sablière (IV).

Intérêts. — Non-lieu à allouer les intérêts d'une somme qui n'est que le total d'intérêts compensatoires accordée à titre d'indemnité (V).

Non-lieu à allouer les intérêts d'une indemnité, accordée pour aggravation de la dépréciation générale d'une propriété, à compter d'une demande antérieure à l'époque à laquelle cette aggravation s'est manifestée (V).

Parcelles rendues impropres à la culture : allocation d'une indemnité égale à leur valeur totale (I).

Passage des bestiaux concentré, par suite de l'occupation temporaire, sur une bande de terrain très étroite, dont la récolte a été perdue : allocation d'une indemnité (III).

Privation de jouissance et perte de récoltes. Allocation à titre d'indemnité des intérêts à 5 0/0, pendant la durée de l'occupation, de la somme représentant la valeur des parcelles occupées (II).

(*) Rap. : 18 février 1887 : Compagnie du Midi c. de Latour-Dejean (*Ann.* 1887, p. 833).

Digitized by Google

I. En ce qui touche *les dommages causés par les fouilles sur une contenance de 2 hectares 16 ares 90 centiares :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les extractions de matériaux qui ont eu lieu dans des parcelles d'une étendue totale de 2 hectares 16 ares 90 centiares les ont rendues complètement impropres à la culture ; que c'est avec raison que le conseil de préfecture a estimé que l'indemnité à allouer de ce chef devait représenter la valeur totale des parcelles fouillées, et qu'il a fait une exacte appréciation de cette valeur en la fixant à 6.500 francs l'hectare ; et qu'il y a donc lieu de rejeter sur ce point la requête de la compagnie et le recours incident du sieur de Latour-Dejean ;

Mais considérant que c'est par suite d'une erreur de calcul que le conseil de préfecture a alloué au propriétaire une indemnité de 14.089 fr. 50 ; qu'après rectification, ladite indemnité doit être portée à 14.098 fr. 50 ;.

II. *Sur les indemnités pour privation de jouissance et perte de récoltes :*

Considérant que le conseil de préfecture a alloué au sieur de Latour-Dejean, pour l'indemniser de la privation de jouissance et de la perte de récoltes, les intérêts à 5 0/0, pendant la durée des occupations, à raison d'une valeur capitale de 7.500 francs l'hectare ; que le conseil de préfecture a pu régulièrement employer ce procédé pour calculer les indemnités dues de ce chef et qu'il n'est pas allégué qu'il en ait fait ainsi une appréciation générale inexacte ;

III. *En ce qui concerne l'indemnité de 145 fr. 76 pour pertes de récoltes sur 44 ares 85 centiares :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, pendant l'exploitation de la sablière, le passage des bestiaux, qui se faisait autrefois sur toute l'étendue des prairies, a dû se concentrer sur une bande de terrain très étroite dont la récolte a été détruite, et que l'indemnité de 145 fr. 76 allouée de ce chef par le conseil de préfecture n'est pas exagérée :

IV. *En ce qui touche l'indemnité allouée pour dépréciation générale du domaine :*

Considérant que, par la décision du conseil d'État en date du 18 février 1887 (p. 161), le sieur de Latour-Dejean a déjà été indemnisé de la dépréciation pouvant résulter pour sa propriété de l'existence d'une sablière, et que les inconvénients de l'extension donnée à cette sablière ne sauraient justifier l'allocation d'une nouvelle indemnité calculée sur les mêmes bases, ainsi que le fait le conseil de préfecture ; qu'il sera fait une juste apprécia-

Digitized by Google

tion de la réparation due au sieur de Latour-Dejean pour les inconvénients nouveaux dont il est fondé à se plaindre en lui allouant une somme de 2.000 francs, auxquels il y a lieu d'ajouter 1.640 francs pour l'établissement d'une clôture, et 364 francs représentant la valeur d'une bande de terrain devant servir au passage des bestiaux et par suite improductive ;

Considérant que, de ce qui précède, il résulte que l'indemnité totale à payer au sieur de Latour-Dejean par la compagnie du Midi doit être réduite à 14.098 fr. 50 pour dommages aux parties fouillées, à 4.004 francs pour dépréciation générale, et à 2.080 fr. 10 pour privation de jouissance et perte de récoltes, soit en tout la somme de 20.182 fr. 16 ;

V. *Sur les intérêts :*

Considérant qu'il n'y a pas lieu d'allouer d'intérêts sur l'indemnité de 2.080 fr. 10 qui a été accordée pour privation de jouissance et perte de récoltes, et qui représente elle-même la somme des intérêts compensatoires, à raison de 5 0/0 de la valeur du sol, pendant les périodes d'occupation ;

Considérant, en ce qui touche la somme de 14.098 fr. 50 allouée pour dommages, que le sieur de Latour-Dejean a fait deux demandes d'intérêts le 5 juillet 1887 et le 6 juin 1888 ; qu'à la première de ces dates, le préjudice causé, après la fouille de 45 ares 56 centiares, montait à la somme de 2.961 fr. 40 ; que le 6 juin 1888, les fouilles sur une nouvelle contenance de 1 hectare 71 ares 34 centiares avaient occasionné un préjudice évalué à 11.137 fr. 10 ; qu'il y a donc lieu d'allouer au sieur de Latour-Dejean les intérêts de la somme de 2.961 fr. 40 à partir du 5 juillet 1887, et de la somme de 11.137 fr. 10 à partir du 6 juin 1888 ;

Considérant en ce qui touche la somme de 4.004 francs allouée pour aggravation de la dépréciation générale de la propriété, que cette aggravation ne s'est manifestée que postérieurement à la première demande d'intérêts ; qu'il n'y a donc lieu d'allouer les intérêts qu'à partir du 6 juin 1888. (L'indemnité due par la compagnie au sieur de Latour-Dejean est réduite à 20.182 fr. 60. La compagnie paiera au sieur de Latour-Dejean les intérêts de la somme de 2.961 fr. 40 à partir du 5 juillet 1887, et ceux de la somme de 15.141 fr. 10 à partir du 6 juin 1888. Les frais d'expertise seront payés par la Compagnie du Midi. Les dépens du présent pourvoi seront supportés par le sieur de Latour-Dejean. Le surplus des conclusions de la compagnie et le recours incident du sieur de Latour-Dejean sont rejetés.)

Digitized by Google

(N° 68)

[27 mars 1896]

Travaux publics. — Dommages. — Rupture d'un barrage due à une crue exceptionnelle, constituant un cas de force majeure, et non à des travaux exécutés par une compagnie de chemins de fer. — Pas d'indemnité due par cette dernière. — (Société des Chemins de fer départementaux contre Syndicat du canal de Rochebonne et autres.)

Considérant que, pour mettre à la charge de la compagnie des chemins de fer départementaux une partie des dépenses faites par le syndicat de Rochebonne pour la reconstruction de son barrage, le conseil de préfecture s'est fondé sur ce que la responsabilité de la compagnie résultait nettement du rapport des experts ;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment dudit rapport, d'une part, que l'excavation pratiquée par la compagnie des chemins de fer dans le lit du Doux a été comblée dès 1890 et qu'elle n'a pu, par suite, avoir d'influence sur les effets de la crue de 1891 ; d'autre part, que, si cette dernière crue a amené la rupture du barrage, ce n'est que parce qu'il avait eu déjà à subir la crue exceptionnelle de 1890 ;

Considérant que cette crue a constitué un cas de force majeure dont les conséquences ne peuvent être en aucune façon imputées aux travaux exécutés dans le lit du Doux par la compagnie des chemins de fer départementaux; que, dans ces circonstances, il y a lieu de décharger la compagnie de toutes les condamnations prononcées contre elle... (Arrêté annulé. La demande du syndicat de Rochebonne, tendant à faire mettre à la charge de la compagnie des chemins de fer départementaux la reconstruction de son barrage est rejetée. Le syndicat est condamné en tous les dépens, y compris les frais d'expertise.)

Digitized by Google

(N° 69)

[27 mars 1896]

Travaux publics. — Dommages. — Défaut d'entretien d'un canal. — Perte de récoltes. — Fermiers. — Qualité pour agir en leur nom. — Responsabilité des concessionnaires. — Chose jugée. — (Consorts Foureau contre sieur de Dreux-Brézé.)

Dommages causés à des propriétés par le défaut d'entretien d'un canal : condamnation des concessionnaires à payer des indemnités pour perte de récoltes et dépréciation des prairies antérieurement à la mise sous séquestre du canal.

Qualité pour réclamer. — Un propriétaire a qualité pour réclamer la réparation du trouble apporté à la jouissance de ses fermiers. Il est responsable vis-à-vis de ses fermiers du trouble apporté à leur jouissance.

Exception de chose jugée tirée d'un jugement rendu par un tribunal civil. Rejet : les deux instances n'avaient pas le même objet.

Intérêts alloués du jour de la demande.

Sur le moyen tiré *de ce que l'arrêté attaqué aurait rejeté à tort l'exception de chose jugée opposée par les requérants :*

Considérant que les requérants soutiennent qu'en comprenant dans les éléments de l'indemnité allouée au sieur de Dreux-Brézé des dommages antérieurs à l'année 1884, le conseil de préfecture a violé la chose jugée par le tribunal de Saumur; qu'en effet ce tribunal, par jugement du 23 février 1884, avait rejeté les conclusions à fin de dommages-intérêts formulées par le sieur de Dreux-Brézé contre les concessionnaires du canal de la Dive;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction que les conclusions présentées par le sieur de Dreux-Brézé au tribunal de Saumur, le 27 septembre 1882, tendaient uniquement à faire condamner les consorts Foureau à exécuter des travaux de curage, à peine de 100 francs de dommages-intérêts par jour de retard; que, par son jugement du 23 février 1884, le tribunal a décidé que les travaux réclamés seraient exécutés à la diligence du sieur de Dreux-Brézé et aux frais des concessionnaires du canal, et a condamné ces derniers aux dépens pour dommages-intérêts;

Digitized by Google

qu'il suit de là que le tribunal de Saumur n'a pas fait porter l'instruction et n'a pas statué sur les dommages causés aux propriétés par le défaut d'entretien du canal ; qu'ainsi l'instance jugée en 1884 n'avait pas le même objet que l'instance actuelle ;

En ce qui touche l'indemnité accordée pour perte de récoltes :

Sur la fin de non-recevoir tirée de ce que le sieur de Dreux-Brézé n'aurait pas qualité pour réclamer la réparation du trouble apporté à la jouissance de ses fermiers :

Considérant que le propriétaire, étant responsable vis-à-vis de ses fermiers des troubles apportés à leur jouissance, a par la même qualité pour en réclamer la réparation ;

Au fond :

Considérant qu'il résulte de l'instruction, et notamment du rapport des experts, que les inondations qui se sont produites de 1879 à 1883 ont causé une diminution dans l'importance et la qualité des récoltes, et que l'effet de ces inondations s'est fait sentir dans les années suivantes ; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a fixé à 3.900 francs l'indemnité due de ce chef au sieur de Dreux-Brézé ;

En ce qui touche l'indemnité allouée pour dépréciation des prairies :

Considérant que les requérants n'établissent pas qu'en fixant à 11.000 francs le montant du préjudice subi par le sieur de Dreux-Brézé, le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation des circonstances de l'affaire ; que, d'ailleurs, le conseil de préfecture n'a fait entrer en compte dans le calcul de cette indemnité que des dommages antérieurs au décret du 20 novembre 1886, qui a mis le canal de la Dive sous séquestre ;

Sur les intérêts et les intérêts des intérêts :

Sur les frais d'expertise :

Considérant que les requérants succombant dans toutes leurs prétentions, c'est avec raison que le conseil de préfecture a mis à leur charge la totalité des frais d'expertise... (Requête de la dame veuve Foureau, du sieur et de la dame Soupat et du sieur Foureau rejetée. L'indemnité allouée au sieur de Dreux-Brézé portera intérêts à compter du 23 juillet 1888. Ces intérêts seront capitalisés aux dates du 20 octobre 1891 et du 27 juin 1893. Requérants condamnés aux dépens.)

Digitized by Google

(N° 70)

[28 mars 1896]

Voirie (Grande). — Routes nationales. — Alignement. — Réparation à une maison riveraine; travaux vérifiés et considérés comme exécutés dans les limites de l'autorisation; contravention dressée ultérieurement par un ingénieur qui n'avait pas été témoin des faits; procès-verbal n'ayant que la valeur d'un renseignement et contredit par les pièces du dossier; relaxe. — (Ministre des travaux publics contre sieur You.)

Considérant que, par arrêté du sous-préfet de Saint-Nazaire en date du 4 mai 1893, le sieur You a été autorisé à réparer la façade de sa maison, riveraine de la route nationale n° 165, à charge par lui de se conformer aux dispositions de l'arrêté réglementaire du 30 octobre 1858; qu'aux termes d'un procès-verbal de récolement dressé le 19 octobre 1893 et visé par le préfet de la Loire-Inférieure, les agents de l'administration chargés de la surveillance et de la vérification des travaux faits par le sieur You ont, après transport sur les lieux, constaté que les travaux étaient terminés et avaient été exécutés conformément aux prescriptions de l'arrêté susmentionné du 4 mai 1893;

Considérant qu'un procès-verbal de contravention a été, le 9 mai 1894, dressé contre le sieur You;

Mais considérant que l'ingénieur rédacteur de ce procès-verbal n'a pas été témoin des faits qui y sont relatés et que, dès lors, ce document n'a que la valeur d'un simple renseignement;

Considérant que les énonciations de ce procès-verbal, à l'appui desquelles aucune preuve n'est rapportée, sont pour la plupart contredites par les pièces versées au dossier;

Considérant que, dans ces circonstances, c'est à bon droit que, sans recourir à une enquête ou à une expertise, le conseil de préfecture a relaxé le sieur You; qu'il suit de là que le recours du ministre des travaux publics doit être rejeté... (Rejet.)

Digitized by Google

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES.

(N° 71)

[20 janvier 1897]

Transfert d'une partie du service de la pêche au Ministère de l'Agriculture.

Monsieur l'Ingénieur en chef, l'instruction prescrite par ma circulaire du 16 décembre 1896 étant aujourd'hui terminée, rien ne s'oppose plus à ce que la question du transfert d'une partie du service de la pêche fluviale au ministère de l'agriculture reçoive une solution définitive. Je vous adresse, à cet effet, la liste des agents de votre service qui doivent passer sous les ordres de l'administration des forêts; cette liste a été dressée après examen de vos propositions et conformément aux principes posés par la circulaire précitée, principes auxquels il a paru toutefois nécessaire d'apporter quelques modifications dont j'avise directement les chefs de service intéressés. Les traitements et allocations accessoires du mois de janvier seront, pour le personnel ainsi distrait du ministère des travaux publics, assurés par l'administration des forêts qui dispose des crédits nécessaires ; vous aurez donc à annuler les mandats qui auraient pu être déjà préparés par vos soins pour le payement des agents dont il s'agit.

Les armes, insignes et outils de service actuellement détenus par les gardes-pêche passant au ministère de l'agriculture suivront, bien entendu, le sort des agents qui les avaient en leur possession et seront remis à l'administration des forêts, après rédaction d'un inventaire signé par les deux chefs de service.

Pareillement et sous réserve de l'observation d'une formalité analogue, toutes les archives comprenant la partie de la pêche attribuée à l'administration des forêts seront remises à cette administration.

Les dossiers qui se rapportent à des questions d'ordre général intéressant à la fois la partie du service dévolue à l'administra-

Digitized by Google

tion des forêts et la partie maintenue dans les attributions des travaux publics seront conservés par le service des ponts et chaussées.

Le service de la pisciculture passe dans les attributions de l'administration des forêts. L'administration des travaux publics ne conserve que les établissements de pisciculture formant une dépendance directe du service de la pêche sur les cours d'eau restés dans ses attributions. Elle cessera de s'occuper des établissements départementaux ou municipaux dont la gestion ou la surveillance lui était confiée.

Je me réserve de statuer ultérieurement sur les propositions formulées en ce qui concerne les remaniements à opérer dans le personnel des services relevant de mon administration du fait de la mise en vigueur du nouvel état de choses.

Je vous prie de vouloir bien m'accuser réception de la présente circulaire en ne perdant pas de vue que les opérations de transfert doivent être terminées pour la date du 25 courant.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
TURREL.

(N° 72)

[21 janvier 1897]

Envoi d'un nouveau modèle de certificat de réimputation.

Monsieur le Préfet, une circulaire de l'un de mes prédécesseurs, en date du 4 octobre 1849, a établi deux modèles de certificats devant servir aux réimputations de payement opérées en exécution de l'article 125 du règlement du 16 septembre 1843 sur la comptabilité du Ministère des travaux publics. L'un de ces modèles est employé lorsqu'il s'agit de la réimputation de plusieurs mandats, et l'autre pour les opérations qui n'intéressent, au contraire, qu'un seul mandat.

La Cour des comptes a fait observer que les justifications produites au soutien des changements d'imputation devraient toujours fournir, sur la nature des dépenses qui en font l'objet, des indications assez précises pour qu'aucun doute ne puisse subsister

Digitized by Google

sur leur corrélation avec le chapitre auquel elles sont transportées.

Les dispositions des deux modèles annexés à la circulaire du 4 octobre 1849 sont très différentes, et elles ne m'ont pas paru se prêter également à l'inscription des indications réclamées par la Cour des comptes.

Après m'être concerté avec M. le Ministre des finances, j'ai décidé qu'à ces deux modèles serait substitué un modèle unique conforme à celui qui est joint à la présente circulaire, pouvant servir à la fois à la réimputation d'un seul mandat ou à celle de plusieurs mandats ou portions de mandats, et dans lequel une colonne a été réservée pour les indications concernant la nature des dépenses et les motifs de la réimputation.

Dans le nouveau modèle le libellé de la déclaration du trésorier-payeur général certifiant les dates des payements des mandats a été complété de manière que, pour chaque réimputation, le comptable fasse connaître si les mandats seront compris ou non dans son compte de gestion *avec leur imputation rectifiée*.

Dans le second cas, qui se présentera toutes les fois que les payements appartiendront à une gestion expirée, le certificat de réimputation devra m'être transmis en original, afin que l'opération de régularisation puisse être effectuée dans les écritures du Trésor à la diligence de l'Administration centrale et par voie de virement de compte, conformément à l'article 125 précité du règlement de 1843.

Je vous prie de vouloir bien m'accuser réception de la présente circulaire, dont j'adresse ampliation à MM. les Ingénieurs en chef.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
TURREL.

Digitized by Google

MINISTÈRE
DES
TRAVAUX PUBLICS.

PONTS ET CHAUSSÉES

DÉPARTEMENT
d

(1) (2) Biffer l'un ou l'autre suivant le cas.

CERTIFICAT DE RÉIMPUTATION.

EXERCICE 189 .

Je soussigné, Ingénieur en chef du déclare que le mandat porté sur l'état ci-dessous a été par erreur délivré par moi sur les ordonnances de délégation affectées au service du chapitre de la section du budget, exercice 189 , et

en totalité (1)
qu'il doi être considéré comme étant imputé *ou*
en partie (2)

sur les ordonnances de délégation destinées au service du chapitre de la section du budget, exercice 189 , savoir :

DÉSIGNATION DES MANDATS					NATURE DES DÉPENSES et MOTIFS DE LA RÉIMPUTATION	SOMMES à RÉIMPUTER		DATES des PAYEMENTS
Nos	DATES	PARTIES PRENANTES	MONTANT					
			fr.	c.		fr.	c.	
					TOTAL.....			

CERTIFIÉ par moi, Trésorier-Payeur général soussigné, pour la date du payement du mandat le quel mandat ser (1) *ou* ne ser pas (2) compris dans mon compte de gestion *avec la imputation rectifiée.*

A , le 189 .

A , le 189 .

Digitized by Google

(N° 73)

[8 février 1897]

Frais de justice et de poursuites.

Monsieur l'Ingénieur en chef, le décret du 7 novembre 1896, en plaçant dans les attributions de l'administration des forêts la surveillance de la pêche sur les cours d'eau non navigables ni flottables et sur les cours d'eau navigables et flottables non canalisés, conserve à l'administration des travaux publics la surveillance, la police et l'exploitation de la pêche sur les canaux et les cours d'eau navigables canalisés.

Il résulte de ces dispositions qu'à partir du 1er janvier 1897, date d'application du décret précité, les frais de justice et de poursuites, dont le payement incombera à mon département, se limiteront à ceux occasionnés par les délits commis sur les voies navigables placées sous mon contrôle au point de vue de la surveillance de la pêche.

Les frais de cette nature se rapportant au budget de l'année pendant laquelle les mémoires y relatifs ont été soumis à la formalité de la taxation, le payement des mémoires taxés en 1897, qu'ils se réfèrent ou non à des délits antérieurs, ne devra être effectué sur les fonds mis à ma disposition qu'autant qu'ils présenteront le caractère indiqué ci-dessus.

Comme conséquence de cette disposition, je vous serai obligé de vouloir bien me faire parvenir, au fur et à mesure de leur production, les mémoires dont le payement incombera à l'administration de l'agriculture et de conserver les autres pour en mandater le montant sur les fonds qui seront prochainement mis à votre disposition.

Il conviendra, en outre, de procéder à une ventilation des dépenses de cette nature en vue de la préparation du budget des frais accessoires de la pêche dont le projet vous sera incessamment demandé.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

Pour le Ministre et par autorisation :

Le Directeur du Personnel et de la Comptabilité,

RABEL.

Digitized by Google

(N° 74)

[24 février 1897]

Reproductions et réductions de dessins, cartes ou plans.

Monsieur l'Ingénieur en chef, des circulaires en date des 30 juin, 19 septembre 1880 et 15 décembre 1892 ont porté à votre connaissance les ressources que vous offre l'atelier de l'École des ponts et chaussées pour les reproductions, réductions et agrandissements de dessins, cartes ou plans.

A la suite d'améliorations apportées aux installations de l'atelier, je crois utile de vous rappeler les travaux qu'il est en mesure d'exécuter et les conditions de leur exécution.

Nature des travaux. — Les opérations courantes de l'atelier sont les suivantes :

1° Reproduction, sans changement d'échelle, de dessins exécutés en noir sur papier calque ;

2° Tirage de dessins exécutés sur papier spécial à l'aide de l'encre lithographique ;

3° Tirage d'écriture exécutées sur papier spécial à l'aide de l'encre autographique ;

4° Reproductions, à échelle quelconque, soit par la photographie, soit par la photo-zincographie, de dessins trop compliqués pour être copiés.

Mode d'exécution des dessins. — 1° Pour les calques destinés à être reproduits sans changement d'échelle, employer du papier dioptrique d'une très grande transparence et une encre aussi noire que possible qu'il sera bon d'additionner de jaune ou de rouge ; faire le trait un peu nourri, et surtout ne mettre aucune teinte de lavis : le trait, rien de plus ;

2° et 3° Pour les dessins destinés à la reproduction lithographique ou pour les écritures destinées à la reproduction autographique, les papiers ainsi que les encres spéciales seront envoyés par les soins de l'École aux services qui en feront la demande ;

4° Quant aux modèles destinés à la reproduction photographique, les teintes de lavis n'en sont pas nécessairement exclues ; mais on devra tenir compte dans l'exécution du trait des effets d'agrandissement ou de réduction.

Digitized by Google

Il convient, pour obtenir des résultats très nets, que l'échelle des épreuves agrandies n'excède pas le triple de celle du modèle et que l'échelle des épreuves réduites ne descende pas au-dessous du tiers.

Le mode de reproduction qui permet de fournir le plus rapidement des épreuves est celui qui repose sur l'emploi d'encres lithographiques ou autographiques.

Mode d'envoi. — Les demandes de reproduction ainsi que les modèles devront être adressés à M. le Directeur de l'École des ponts et chaussées (rue des Saints-Pères, 28). On évitera soigneusement de plier les dessins; il sera bon de les enfermer dans un rouleau de carton ou de zinc, et de protéger, à l'aide de feuilles de papier joseph, les travaux à l'encre lithographique ou autographique.

Mode de règlement des dépenses. — Les services intéressés n'ont à prendre en charge que les frais d'emballage et de port ; quant aux frais d'atelier, papier et tirage, le payement en est assuré par les soins de l'Administration centrale.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

Pour le Ministre et par autorisation :
Le Directeur du Personnel et de la Comptabilité,
RABEL.

(N° 75)

[26 février 1897]

Observations des règles de la Comptabilité publique.

Monsieur le Préfet, dès son arrivée aux affaires, le Gouvernement a pensé qu'il devait apporter à notre organisation administrative toutes les simplifications compatibles avec une gestion régulière des deniers publics et une prompte expédition des affaires.

Pour que cette œuvre importante fût conçue dans le même esprit, il fallait une méthode unique. Dans ce but, l'étude des réformes d'ensemble à opérer dans les différentes Administrations a été confiée à l'Inspection générales des finances. En portant

Digitized by Google

cette décision à la connaissance de MM. les ingénieurs en chef, j'ai, par une circulaire du 27 mai 1896, invité ces chefs de service à fournir à MM. les Inspecteurs des finances tous les renseignements dont ceux-ci jugeraient à propos de s'entourer et à les mettre à même, par leur concours personnel, de mener à bonne fin l'importante mission qui leur était confiée.

Ce concours ne leur a pas manqué et déjà l'on peut prévoir, d'après les résultats des premières études qui ont été faites, que de notables simplifications pourront être apportées dans certaines parties du service. Les simplifications proposées sont en ce moment examinées par mon Administration ; quelques-unes devront être concertées entre plusieurs départements ministériels. Les unes et les autres seront successivement portées à votre connaissance et à celle de MM. les ingénieurs, dès que les mesures qui devront en assurer l'application auront été arrêtées.

En attendant je vous signale dès aujourd'hui les faits suivants :

En me communiquant les rapports de l'Inspection générale et tout en constatant que la comptabilité était d'une manière générale correctement tenue, M. le Ministre des finances a dû appeler mon attention sur quelques sérieuses critiques auxquelles a donné lieu, parfois, la gestion financière des services des ponts et chaussées. Il a été démontré, en effet, que, trop préoccupés d'épuiser systématiquement les crédits mis à leur disposition, particulièrement lorsqu'il s'agit des crédits d'entretien, certains chefs de service mettent en oubli les règles essentielles de la comptabilité publique ou même emploient, pour dissimuler l'incorrection de leurs opérations, des procédés qui ne sauraient être blâmés trop énergiquement. Lorsque dans les derniers mois de l'année, des disponibilités de crédits paraissent devoir se produire et peut-être dans la crainte que, ces disponibilités restant acquises, des réductions ne leur soient imposées sur les crédits de l'exercice suivant, ces chefs de service sont dans l'usage de faire exécuter de nouveaux travaux et de constituer des approvisionnements de matériaux. Ce sont là des habitudes tout à fait blâmables et qui ne peuvent être tolérées.

Sans doute l'ordonnance royale du 10 mai 1829, en confiant au conseil local de chaque département le soin de répartir entre les divers ouvrages les crédits affectés à l'entretien, n'a pas voulu qu'une fois faite la répartition ne pût, en aucun cas, être modifiée.

Cette répartition ne constitue, en réalité, qu'une sorte de cadre contenant des prévisions de dépenses et auquel des modifications

Digitized by Google

sont bien souvent apportées en cours d'exercice, imposées qu'elles sont par des circonstances imprévues et exceptionnelles. Cette interprétation est du reste consacrée par le décret sur la décentralisation du 13 avril 1861, d'après lequel ce sont les préfets qui « statuent sur l'approbation de la *répartition rectifiée* des fonds d'entretien ».

Mais les dépenses non prévues dans la répartition faite par le conseil local doivent toujours se justifier par leur caractère d'absolue nécessité et, de plus, il faut que toutes les prescriptions réglementaires qui régissent l'exécution des services soient rigoureusement observées.

A cette double condition, les mesures prises par les chefs de service pour utiliser avant la fin de l'année les portions de crédits restées sans emploi n'ont donc rien que de légitime.

Mais il ressort des constatations faites par l'Inspection générale des finances que la condition d'absolue nécessité n'est pas toujours bien établie et que parfois les prescriptions réglementaires sur la durée de l'exercice n'ont pas été rigoureusement observées. Pour ne citer qu'un exemple, des livraisons de matériaux ou des fournitures faites pendant le mois de janvier 1896 avaient d'abord été régulièrement imputées sur cet exercice. Ultérieurement les procès-verbaux de réception, décomptes ou mémoires portant la date exacte des livraisons ont été remplacés par d'autres pièces datées du mois de décembre 1895, afin d'épuiser les disponibilités de ce dernier exercice.

Je n'ai pas à insister sur les dangers que présentent à différents points de vue de semblables pratiques, où l'exactitude d'une partie des constatations portées sur les pièces comptables est sciemment altérée. Je considère ces pratiques comme une faute d'une gravité exceptionnelle. Elles ne sauraient donc être tolérées, sous quelque prétexte que ce soit, et je n'hésiterais pas à prendre des mesures de rigueur contre les fonctionnaires de tout grade qui les renouvelleraient, alors qu'ils ne doivent, à aucun moment, perdre de vue *qu'ils sont responsables de toutes les certifications qu'ils délivrent.*

D'autres infractions aux règles de la comptabilité m'ont encore été signalées.

D'après les prescriptions de l'article 22 du décret du 18 novembre 1882, il ne peut être suppléé aux marchés écrits par des achats sur simple facture, pour les objets qui doivent être livrés immédiatement, que lorsque la valeur de chacun de ces achats n'excède pas 1.500 francs.

Digitized by Google

Un chef de service a voulu éluder ces prescriptions et se prémunir en même temps contre une injonction de la Cour des comptes. Il a cru pouvoir, dans ce but, faire substituer au mémoire primitif d'une fourniture s'élevant à 1.611 francs deux mémoires dans lesquels la dépense totale était scindée en deux parties, l'une et l'autre inférieures au chiffre maximum de 1.500 fr. fixé pour les travaux ou fournitures sur simple facture.

Cette manière de procéder constitue encore un abus que je juge d'autant plus répréhensible que l'on prive ainsi le Trésor des droits auxquels seraient soumis les marchés passés régulièrement.

Enfin des arbres plantés sur les dépendances d'un canal ont été exploités, et les produits emmagasinés pour être ensuite utilisés par le service des ponts et chaussées.

Or les services ne peuvent accroître par aucune ressource particulière, si peu importante qu'elle soit, le montant des crédits qui leur sont affectés. Ce principe est formellement inscrit à l'article 43 du décret réglementaire du 31 mai 1862 sur la comptabilité publique ; il a été établi par l'ordonnance royale du 14 septembre 1822, et des instructions réitérées l'ont fréquemment rappelé à MM. les ingénieurs en chef. Par application de ce principe, les arbres plantés sur les dépendances des routes nationales et des voies navigables, de même que les produits des francs-bords, doivent toujours être vendus au profit du Trésor, avec le concours des préposés des domaines et dans les formes déterminées par les règlements.

Mes recommandations, je n'en doute pas, seront exactement suivies par MM. les ingénieurs, de même que celles que j'ai dû faire relativement à l'exactitude des pièces comptables, et aussi en ce qui concerne l'obligation de marchés écrits pour les achats d'objets dont la valeur dépasse 1.500 francs. Ces fonctionnaires n'ignorent pas qu'une comptabilité dont la correction serait de pure forme ne serait qu'une fiction, et que sous cette correction pourraient se cacher les plus graves abus. La confiance que j'ai dans la vigilance et le dévouement de MM. les ingénieurs me persuade d'ailleurs que ces abus ne se reproduiront pas, s'ils ne perdent jamais de vue que la comptabilité est une des parties les plus importantes des services et qu'ils doivent y donner toute leur attention.

J'adresse ampliation de la présente circulaire à MM. les ingénieurs en chef.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
TURREL.

Digitized by Google

(N° 76)

[26 février 1897]

Substitution des allumettes amorphes aux allumettes au phosphore.

Monsieur l'Ingénieur en chef, l'Administration des finances recherche depuis longtemps les moyens de réduire le plus possible la fabrication des allumettes au phosphore, qui présente de sérieux inconvénients pour le personnel ouvrier des manufactures de l'État. A cet effet, elle livre à la consommation des allumettes amorphes dont le prix est moins élevé que celui des allumettes chimiques ordinaires et qui offrent de réels avantages, non seulement au point de vue hygiénique, mais encore sous le rapport de la sécurité, puisque leur usage diminue d'une façon notable les dangers d'incendie.

Dans la pensée de M. le Ministre des finances, si ce type d'allumettes n'est pas plus répandu, c'est uniquement en raison des habitudes que le public a contractées. Mon collègue estime, dès lors, qu'il est du devoir des Administrations de l'État de réagir contre ces errements et de donner elles-mêmes l'exemple en supprimant, dans tous leurs services, l'emploi des allumettes au phosphore blanc.

Désireux de donner satisfaction à la demande de M. le Ministre des finances, j'ai décidé que les allumettes amorphes devront à l'avenir être exclusivement employées dans les établissements ressortissant au Ministère des travaux publics, ainsi que dans les services des ponts et chaussées et des mines.

Je vous prie de tenir la main à l'exacte observation de cette circulaire dont vous voudrez bien m'accuser réception.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
TURREL.

Digitized by Google

(N° 77)

[9 mars 1897]

Affichage de la provenance des retards des trains de voyageurs dans les gares (*).

Messieurs, aux termes de la circulaire ministérielle du 30 janvier 1856, les compagnies de chemins de fer sont tenues de faire afficher dans les gares intéressées les retards d'une certaine importance survenus dans la marche des trains de voyageurs attendus et les causes de ces retards, afin de calmer les légitimes inquiétudes du public.

Avec le développement des voies ferrées, le mode d'affichage primitivement adopté est devenu insuffisant, notamment dans les gares où le mouvement de la circulation est très actif, et des réclamations ont été adressées à mon administration à ce sujet. En cas de retard, en effet, les employés ne peuvent pas toujours répondre clairement aux questions qui leur sont posées; de là un certain désordre et un mécontentement motivé parmi les personnes qui attendent l'arrivée des trains.

J'ai, en conséquence, décidé, sur l'avis du Comité consultatif des chemins de fer, qu'à l'avenir les compagnies devraient faire afficher dans les gares de Paris, en des endroits facilement accessibles au public, les retards des trains de voyageurs dont la durée excéderait quinze minutes. La mesure serait également appliquée dans toutes les gares de province recevant 20 trains de chaque sens par jour et plus. L'affiche pourrait, du reste, être libellée de la façon suivante :

RETARDS ANNONCÉS.

NUMÉRO du TRAIN	PROVENANCE	HEURE NORMALE d'arrivée	IMPORTANCE du RETARD	CAUSE DU RETARD (quand le retard excède une heure)

(*) Circulaire adressée à MM. les Administrateurs des Compagnies de chemins de fer.

Digitized by Google

J'ai pensé, en outre, avec le Comité consultatif, qu'il y aurait intérêt à renseigner le public sur le point de départ de chaque train, et qu'à cet effet il conviendrait d'apposer, aux portes de sortie des voyageurs, dans les gares de Paris et dans celles de province ci-dessus désignées, un tableau indiquant d'une manière très apparente la provenance du train entrant en gare.

Veuillez, je vous prie, m'accuser réception de la présente circulaire que je porte à la connaissance du service du contrôle et me rendre compte des dispositions que vous aurez prises pour assurer l'exécution des instructions qu'elle renferme.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
TURREL.

Digitized by Google

LÉGISLATION ET STATISTIQUE ÉTRANGÈRES.

(N° 78)

COLONIE DE VICTORIA (Australie).

LOI AYANT POUR OBJET D'AMENDER LA LÉGISLATION RELATIVE AUX CHEMINS DE FER.

(6 mars 1896). — N° 1439.

Ont été arrêtées par Sa Très Excellente Majesté la Reine, suivant l'avis et de par le consentement du Conseil législatif et de l'Assemblée législative de Victoria réunis pour former le Parlement actuel, et de par leur autorité, les dispositions suivantes :

Art. 1. — Titre abrégé et interprétation.

Le présent acte pourra, en toute circonstance, être cité sous le titre de « Loi des chemins de fer » (Railways Act) de 1896, et sera considéré comme ne faisant qu'un avec les différentes lois sur les chemins de fer. Le présent texte et lesdites lois pourront être cités globalement comme les « Lois sur les chemins de fer ». Pour ce qui est du présent acte, les mots et expressions qu'il contient auront, toutes les fois que cela ne présentera rien d'incompatible avec le contexte, le même sens que dans l'article 3, partie II, de la Loi des chemins de fer de 1890, telle qu'elle a été modifiée par la Loi des chemins de fer de 1891.

Digitized by Google

Art. 2. — **Époque de la mise en vigueur.**

Le présent acte sera mis en vigueur à telle époque que le décidera le gouverneur en son conseil. Il est spécifié cependant que l'article 4 portera effet du moment même de la promulgation de cet acte.

Art. 3. — **Dispositions rapportées.**

Les textes législatifs mentionnés dans la première annexe au présent acte, avec indication des limites dans lesquelles ils sont spécifiés par cette annexe comme devant être abrogés, seront effectivement abrogés conformément à ces dispositions.

Art. 4. — **Situation des Commissaires actifs en exercice.**

Nonobstant toute décision contraire contenue dans les lois sur les chemins de fer, il est entendu par le présent acte que, depuis et après le 30 juin 1895 et jusqu'à telle date qui peut être déterminée à une époque quelconque par le gouverneur en son Conseil, James Syder, esquire, Thomas Hale Woodroffe, esquire, et Robert Lochhead, esquire, seront considérés comme ayant été et comme étant Commissaires actifs des chemins de fer de Victoria légalement nommés, mais sans autorité autre ou plus étendue que n'en donne le présent acte ; de même, on les considérera comme ayant eu et exercé et comme possédant toute autorité pour exercer tous les pouvoirs, comme ayant rempli et ayant toute autorité pour remplir tous les devoirs de Commissaires des chemins de fer de Victoria. Pendant le même temps, ledit James Syder, esquire, sera considéré, sans autorité autre ou plus étendue que n'en donne le présent acte, comme ayant été Président effectif des Commissaires en question, et comme ayant légalement exercé tous les pouvoirs et rempli tous les devoirs de cette charge.

Art. 5. — **Réduction du nombre des Commissaires des chemins de fer de Victoria de 3 à 1.**

A partir et à la suite de la mise en vigueur de la présente loi, il n'y aura plus qu'un Commissaire au lieu des 3 Commissaires,

Digitized by Google

tels qu'ils avaient été prévus dans les lois sur les chemins de fer. Le Commissaire en question sera nommé par le Gouverneur en Conseil ; il sera considéré comme une personne civile constituée sous le nom de « Le Commissaire des chemins de fer de Victoria », au lieu de « Les Commissaires des chemins de fer de Victoria ». Les lois sur les chemins de fer devront être lues et interprétées comme si lesdits textes avaient prévu la nomination et la constitution, en tant que personne civile, d'un seul Commissaire, sous le nom mentionné ci-dessus, au lieu de 3 Commissaires désignés par le nom également mentionné plus haut ; de plus, comme si le mot « Commissaire » s'y trouvait inséré à la place du mot « Commissaires », partout où ledit mot se rencontre, et comme si tous les mots au pluriel se référant aux Commissaires se trouvaient effectivement au singulier. Enfin, toute propriété réelle ou personnelle, tous pouvoirs, toute autorité, tous droits, privilèges, immunités, fonctions, obligations et devoirs confiés ou incombant aux « Commissaires des chemins de Victoria » ou à leur Président, ou à l'un quelconque ou à plusieurs des membres de cette corporation d'après lesdits actes, ou d'après un autre texte ou d'une manière quelconque, seront, en vertu du présent acte, transférés, confiés et imposés au Commissaire nommé en exécution dudit acte et sous son nom de personnalité civile.

Art. 6. — **Incompatibilités imposées au Commissaire.**

Le Commissaire ne pourra, tant qu'il demeurera chargé de cet emploi, se livrer à aucune occupation autre que celles qui se rattacheront aux devoirs de sa charge.

Art. 7. — **Salaire du Commissaire.**

Le Commissaire recevra un salaire net annuel ne pouvant excéder trois mille cinq cents livres sterling (*), et qui sera fixé par le Gouverneur en son Conseil avant la nomination dudit fonctionnaire ; ce salaire sera imputable et payable sur le revenu consolidé, sur lequel un crédit est dorénavant ouvert dans ce but.

(*) 88.375 francs.

Digitized by Google

ART. 8. — **Obligation pour le Secrétaire de soumettre mensuellement au Ministre copie des actes du Commissaire.**

Le Secrétaire des chemins de fer devra, au commencement de chaque semaine, soumettre au Ministre copie de toutes les minutes des actes du Commissaire pendant la semaine précédente, en conformité de l'article 57 de la Loi des chemins de fer (Railways Act) de 1890.

ART. 9. — **Interprétation de certaines expressions dans les lois, règlements, etc.**

Les mots et expressions qui suivent et qui se rapportent aux Commissaires des chemins de fer de Victoria, ainsi que les mots et expressions de sens analogue ou se référant au même sujet, partout où ils se rencontreront dans toute loi, dans toute ordonnance prise en Conseil, dans tous règlements, actes, contrats ou autres documents, auront, à moins que cela ne soit en contradiction avec le contexte, le sens qui leur est respectivement attaché ici, c'est-à-dire que les mots « Commissaires des chemins de fer de Victoria » ou « Commissaires », se référeront au Commissaire.

ART. 10. — **Limitation de l'article 35 de la loi n° 1250.**

Dans l'article 35 de la Loi sur les chemins de fer de 1891 (n° 1250), toutes références aux Commissaires, à l'un quelconque des Commissaires, à deux ou plusieurs des Commissaires, sont abrogées par le présent texte.

ART. 11. — **Au sujet des appels, etc., émanant des agents supérieurs et employés dépendant du Commissaire.**

1° Pour ce qui regarde les agents supérieurs et employés dépendant du Commissaire, les pouvoirs respectifs et l'autorité confiés aux Commissaires par les articles 86 et 87 de la Loi des chemins de fer de 1890 sont, par le présent acte, confiés à une Commission qui se composera du Secrétaire des chemins de fer,

Digitized by Google

de l'Agent comptable, de l'Ingénieur en chef de la Traction, de l'Ingénieur des lignes en exploitation, du chef du Trafic et d'un représentant des employés ; ces différents membres seront nommés par le Gouverneur en Conseil, et il en faudra trois pour former le *quorum ;*

2° Tous les pouvoirs de la Commission peuvent être exercés par la majorité des membres présents à toute réunion de ladite Commission, et, en cas de partage des votes, le Président de la séance aura double vote ou voix prépondérante. Les membres présents à chaque séance de la Commission nommeront l'un d'entre eux pour remplir les fonctions de Président pendant cette séance ;

3° Aucun membre de la Commission ne prendra part à l'audition d'un appel émanant d'un agent supérieur ou d'un employé dépendant de la section administrative dont ledit membre est chef, ou d'une poursuite lancée contre un de ces agents ou employés ;

4° Tout appel fait en vertu dudit article 86 devra être déposé entre les mains du Secrétaire des chemins de fer dans les sept jours de la date de la décision contre laquelle est élevé l'appel, et il devra être examiné par la Commission ci-dessus désignée dans les trente jours à dater du moment où l'appel aura été ainsi déposé ;

5° Il appartiendra au Secrétaire des chemins de fer de convoquer la Commission pour toutes ses réunions ;

6° Quand il sera procédé au jugement d'un appel fait par un agent supérieur ou un employé, ou d'une accusation portée contre l'un d'eux, tout membre de la Commission pourra déférer le serment à un témoin quelconque appelé à la séance. Si le délit à propos duquel l'appel est porté ou l'accusation lancée est de ceux qui peuvent entraîner renvoi du service, abaissement de rang, de position, de grade, diminution de traitement, l'appelant ou l'accusé aura le droit de faire entendre tous les témoins sous serment, et même, s'il le désire, il aura la faculté de se faire représenter par un avocat, un avoué ou un agent quelconque qui aura toute liberté d'interroger les témoins et d'adresser une plaidoirie à la Commission ci-dessus indiquée ;

7° Ladite Commission peut confirmer ou modifier toute décision contre laquelle un appel a été porté ; elle peut aussi prendre telle décision qui lui semblera convenable ; et, dans le cas d'une accusation lancée en vertu de l'article 87 ci-dessus indiqué, la Commission peut exercer tous les pouvoirs conférés aux commissaires par ledit article ;

8° Toute décision de ladite Commission sera définitive et sans

Digitized by Google

recours, à moins cependant qu'elle ne comporte une punition entraînant renvoi ou abaissement de rang, de position, de grade, diminution de traitement; en pareil cas, l'accusé peut, dans les sept jours après qu'il aura reçu notification de cette décision, en appeler au Commissaire;

9° Dans ces conditions le Commissaire peut en entendre dudit appel, le confirmer, le modifier, ou prendre toute autre décision définitive, et une telle décision sera sans recours ni appel. Pendant l'audition d'un appel de ce genre, l'appelant aura les mêmes droits et privilèges que devant la Commission indiquée plus haut, et le Commissaire pourra déférer le serment à tout témoin pendant l'audition dudit appel.

Art. 12. — **Les agents supérieurs et employés ne sont pas révoqués pour avoir poursuivi en justice le Commissaire.**

Le fait d'intenter une action contre le Commissaire ou de recourir à des procédures judiciaires, pour faire reconnaître un droit, n'entraîne pas nécessairement l'exclusion du service des chemins de fer pour l'agent supérieur ou l'employé qui aura intenté pareille action ou recouru à ces procédures; ce fait n'exposera pas davantage à aucune punition ledit agent supérieur ou employé.

Art. 13. — **Commission consultative des chemins de fer.**

1° Le Secrétaire des chemins de fer, l'Agent comptable, l'Ingénieur en chef de la traction, l'Ingénieur des lignes en exploitation et le Chef du trafic seront et sont, par le présent acte, constitués en une Commission qui prendra le nom de Commission consultative des chemins de fer;

2° Il suffira de trois quelconques desdits fonctionnaires pour former un *quorum* dans ladite Commission. Cette Commission sera convoquée par le Commissaire pour se réunir auprès de lui au moins une fois par mois;

3° Chaque membre de ladite Commission devra se rendre à chaque convocation ainsi faite, et, s'il lui est impossible de s'y rendre, il devra justifier de son absence auprès du Commissaire;

Digitized by Google

4° Le Commissaire comme tout membre peut, à l'une quelconque de ces séances, soumettre à l'examen de la Commission toute question relative aux chemins de fer. Le Commissaire et la Commission auront alors à étudier cette question et à se consulter sur la solution à y apporter;

5° Le Secrétaire des chemins de fer, ou toute autre personne agissant en son nom, devra tenir un registre, dans la forme qui pourra être prescrite par le Gouverneur en Conseil, pour les questions ainsi soumises à examen; il présentera au Ministre, le jour qui suivra chacune des réunions, copie du compte rendu qui aura été dressé dans cette réunion.

Art. 14. — **Pertes subies par le Commissaire et approuvées par le Parlement.**

Dans les cas énumérés ci-après, c'est-à-dire :

a) Quand le Parlement apporte à la loi une modification qui entraîne une augmentation de dépenses pour le Commissaire ou une diminution dans le rendement des voies ferrées ;

b) Quand le Parlement ou le Gouverneur en son Conseil donnent ordre au Commissaire de mettre en service un système ou de suivre de nouveaux errements qui peuvent amener comme résultat une augmentation de dépenses pour le Commissaire ou une diminution dans le rendement des voies ferrées ;

c) Ou, enfin, quand le Parlement autorise la construction d'une nouvelle ligne de chemin de fer, et que cette ligne, une fois remise au Commissaire, ne donne pas de recettes suffisantes pour couvrir l'intérêt de son capital de premier établissement et les dépenses d'exploitation ;

Alors le montant annuel de l'augmentation de dépenses ou de la diminution de recettes, ou du déficit résultant de la nouvelle ligne sera, à certaines époques, notifié par écrit par le Commissaire aux « Commissaires de l'Apurement des comptes » ; après un visa de ceux-ci, il y sera pourvu par le Parlement dans la loi annuelle du budget, et la somme sera payée au Commissaire.

Art. 15. — **Autorisation nécessaire pour les dépenses spéciales.**

Avant que le Commissaire autorise ou contracte une dépense pour des travaux ou des services qui ne rentrent point dans les

Digitized by Google

dépenses ordinaires d'exploitation ou d'entretien, le Ministre se trouvera dans l'obligation de soumettre ou de faire soumettre aux deux Chambres du Parlement un relevé des travaux proposés et des services nouveaux à établir, en même temps qu'une estimation des dépenses qui en devront résulter. Cette évaluation sera soumise à la sanction de l'Assemblée législative, de la même façon que les projets annuels de dépenses des services publics.

Art. 16. — **Auditeur des chemins de fer.**

1° Il y aura un Auditeur pour l'apurement des recettes et dépenses du département des chemins de fer de Victoria, sous l'autorité de la Commission ou du Commissaire;

2° Cet Auditeur sera nommé par le Gouverneur en Conseil parmi les fonctionnaires et employés de la Commission, du Commissaire ou des services publics ou parmi les fonctionnaires du Parlement; il pourra être relevé ou suspendu de ses fonctions par le Gouverneur en Conseil;

3° Cet Auditeur prendra le titre d'*Auditeur des chemins de fer;* les droits et privilèges qu'il peut avoir acquis comme fonctionnaire ou employé de la Commission, du Commissaire ou des services publics, ou comme fonctionnaire du Parlement, demeureront intacts, malgré sa nomination comme Auditeur, pendant la durée de ses fonctions comme après leur expiration.

Art. 17. — **Déclaration à faire par l'Auditeur.**

L'Auditeur des chemins de fer, avant d'entrer en fonctions ou de commencer à exercer la mission qui lui est confiée par le présent acte, devra faire et signer devant le Conseil exécutif une déclaration dans la forme contenue à la seconde annexe dudit acte; les déclarations de cette nature seront conservées dans les archives dudit Conseil.

Art. 18. — **Devoirs de l'Auditeur des chemins de fer.**

1° L'Auditeur des chemins de fer aura et exercera, à l'égard de la comptabilité des chemins de fer, vis-à-vis de la Commission ou du Commissaire, tous les mêmes droits et pouvoirs et la même autorité que la loi a conférés aux « Commissaires de l'Apurement des comptes », pour ce qui est de la surveillance et de l'examen

Digitized by Google

des comptes publics. Il aura, une fois tous les trois mois, et aussi chaque fois qu'il en aura reçu l'ordre du Ministre, de la Commission ou du Commissaire, à faire un rapport au Ministre, à la Commission ou au Commissaire (suivant les cas), sur toutes les irrégularités relevées dans les comptes qui auront été surveillés ou examinés en exécution du présent acte, et aussi sur tout ordre de matières, sur toute question pour laquelle il lui aura été enjoint de faire un rapport;

2° L'Auditeur des chemins de fer aura également et de la même manière à faire un rapport respectivement au Ministre, à la Commission ou au Commissaire, dans tous les cas dans lesquels une portion quelconque des frais et dépenses d'entretien ou d'exploitation des chemins de fer sont payables sur des emprunts autorisés par le Parlement pour la construction des chemins de fer;

3° L'Auditeur des chemins de fer adressera, de même, des rapports au Ministre ou au Commissaire sur toutes les questions relatives aux recettes ou dépenses des chemins de fer et que le Ministre ou le Commissaire lui auront renvoyées pour enquête et rapport;

4° L'Auditeur des chemins de fer devra, enfin, examiner toutes les balances générales des comptes, en même temps que les comptes de profits et pertes dressés par le Commissaire; il certifiera qu'il a procédé audit examen, et il indiquera si ces pièces de comptabilité lui paraissent correctes.

Art. 19. — **Maintien des pouvoirs et obligation des « Commissaires de l'Apurement des Comptes »**

L'autorité, les obligations et les pouvoirs des Commissaires de « l'Apurement des comptes », à l'égard de la comptabilité des chemins de fer, ne sont ni diminués, ni modifiés, ni aucunement affectés par le présent acte.

Art. 20. — **Création d'un compte flottant.**

1° Aux fins du présent acte, la Commission et le Commissaire établiront un fonds spécial qui prendra le nom de « Compte flottant du matériel des chemins de fer »;

2° De temps à autre, ledit fonds sera crédité de la valeur des approvisionnements qui peuvent être faits à certaines époques

Digitized by Google

pour être consacrés aux travaux relatifs aux voies ferrées de Victoria, et dont les dépenses d'achat sont imputables soit sur les emprunts autorisés, soit sur les crédits votés par le Parlement; lesdits emprunts ou crédits seront débités de la valeur des approvisionnements employés pour les travaux dont il s'agit;

3° En vue de la création du fonds en question, la valeur actuelle des approvisionnements existant sous le contrôle de la Commission et du Commissaire au jour qui précèdera la mise en vigueur du présent acte, sera fixée par l'Inspecteur général des Travaux publics, l'Auditeur des chemins de fer et l'Agent-comptable des chemins de fer. La différence entre ladite valeur et la valeur d'entrée desdits approvisionnements sera portée dans les livres de comptabilité des chemins de fer, à un « compte de dépréciation des approvisionnements »;

4° Le produit de la vente d'une portion quelconque desdits approvisionnements sera porté au crédit du fonds spécial;

5° On peut employer à l'achat des approvisionnements des chemins de fer une partie quelconque des sommes qui sont au crédit dudit fonds;

6° Dans la construction de toutes nouvelles lignes ferrées, pour l'établissement de nouveau matériel roulant, enfin pour les réparations d'entretien et le fonctionnement normal du matériel roulant et des lignes, la Commission et le Commissaire respectivement auront le devoir de n'employer que les approvisionnements qui seront au moment voulu à leur disposition, à moins toutefois que lesdits approvisionnements ne soient pas appropriés ni convenables pour l'usage auquel il faut répondre.

Art. 21. — **Exercice des poursuites contre le Commissaire devant une cour de comté.**

Nonobstant tout ce que peut contenir l'article 120 du *Railways Act* de 1890, tel qu'il a pu être modifié par l'article 47 du *Railways Act* de 1891, toutes poursuites contre le Commissaire, à l'exception pourtant de celles qui résulteront de dommages causés par les étincelles des machines-locomotives, devront être exercées et tranchées devant une cour de comté; et cela, quel que puisse être le montant de la somme ou des dommages réclamés. Il ne pourra en être ordonné autrement que par la cour suprême ou un des juges de cette cour. Il est entendu que toutes poursuites pour dommages causés par les étincelles des locomotives des chemins de fer seront soumises à arbitrage.

Digitized by Google

Art. 22. — **Autorisation de titulariser à titre définitif les employés à la journée qui ont été constamment en service pendant cinq ans.**

1° Nonobstant toutes les dispositions contenues dans les « Railways Acts », la Commission ou le Commissaire peuvent, en l'exemptant de tout stage, mais en observant toutefois les spécifications faites pour les examens et les restrictions stipulées au sujet du temps de service par les règlements établis pour le personnel conformément aux « Railways Acts », nommer à un emploi permanent dans le service des chemins de fer toute personne qui, au moment de la mise à exécution du présent acte, était employée d'une façon continue depuis au moins cinq ans comme journalier dans ledit service des chemins de fer ;

2° Aucun individu ne pourra être titularisé dans ces conditions, à moins qu'au préalable le chef du service spécial où il est employé ne certifie que ledit individu a fait ses preuves de travailleur capable, honnête et intelligent, et ne le recommande pour un emploi à titre permanent dans le service des voies ferrées ;

3° Pour ce qui est des individus en question, la Commission ou le Commissaire ont toute liberté de les dispenser d'examen ou des conditions spéciales habituellement imposées pour prouver telle ou telle capacité ; mais à condition qu'il soit bien démontré que les conditions particulières dont on les dispense ne sont d'aucune nécessité pour le bon et entier accomplissement des fonctions auxquelles on veut les nommer ;

4° Toute personne nommée en vertu des dispositions du présent article recevra les mêmes appointements qu'elle recevait au moment de la mise à exécution du présent acte ;

5° Il ne pourra être procédé à aucune de ces nominations avant que le bénéficiaire ait contracté une assurance sur la vie. Les clauses du « Railways Act » de 1890 sur les assurances s'appliqueront à toute personne nommée dans les conditions du présent article, et ce dans les mêmes limites et de la même façon que si elle avait été nommée après avoir fait un stage conformément à l'acte de 1890.

Digitized by Google

Art. 23. — **Détermination des propriétés, mises à la disposition du Commissaire, qui seront soumises aux taxes et impositions municipales quand elles sont louées ou données à bail.**

Quand des propriétés mises à la disposition du Commissaire seront ensuite louées ou données à bail, les locataires, sauf quand il s'agira de buvettes et buffets de chemin de fer, ou de locaux occupés par des employés du chemin de fer, seront soumis au payement des impositions et taxes levées par toute municipalité; mais le Commissaire n'y pourra être astreint en qualité de propriétaire.

ANNEXES.

Ire Annexe.

(Art. 3.)

Désignation numérique de la loi	Titre abrégé	Nature et étendue des parties abrogées
N° 1135	Railways Act de 1890	Articles 42 à 46 et article 55.
N° 1250	Railways Act de 1891	Articles 22 et 23.

IIe Annexe.

(Art. 17.)

Je..... de..... promets et déclare solennellement et en toute sincérité que je donnerai tous mes soins et tout mon zèle à l'exécution fidèle, impartiale et consciencieuse de mes fonctions et à l'accomplissement de mes devoirs d'Auditeur des chemins de fer.

Digitized by Google

PERSONNEL.

(N° 79)

I. — INGÉNIEURS.

1° NOMINATION.

Décret du 16 février 1897. — M. **Rotereau** (Joseph), Conducteur de 3e classe, est nommé Ingénieur ordinaire de 3e classe au Corps national des Ponts et Chaussées, pour prendre rang à dater du 1er mars 1897.

2° SERVICE DÉTACHÉ.

Arrêté du 19 février 1897. — M. **Bardot**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de la Meuse, au service du canal de la Marne au Rhin et au service du Contrôle de travaux de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Kuss**, est mis à la disposition du Maire de Marseille, pour être chargé de la Direction des travaux communaux de cette ville.

M. **Bardot** sera considéré comme étant en service détaché.

3° CONGÉS RENOUVELABLES.

Arrêté du 17 février 1897. — M. **Rotereau**, nommé Ingénieur de 3e classe par décret du 16 février, précédemment mis en congé renouvelable pour entrer au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, en qualité d'Ingénieur attaché au service de

Digitized by Google

la construction, est maintenu dans cette situation jusqu'à l'expiration du congé qui lui a été précédemment accordé.

Arrêté du 5 mars. — M. **Dessirier**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en qualité d'Ingénieur chargé du 3e arrondissement de la voie, à la résidence de Lyon.

Arrêté du 12 mars. — M. **Berquet**, Ingénieur en Chef de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en qualité de Chef de l'exploitation adjoint, à la résidence de Paris.

4° DISPONIBILITÉ.

Arrêté du 23 février 1897. — M. **Guillain**, Inspecteur Général de 1re classe, élu Député du Nord, est placé dans la situation de disponibilité sans traitement.

5° RETRAITE.

	Date d'exécution.
M. **Brière**, Ingénieur en Chef de 1re classe....	8 mars 1896

6° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Aubrat**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, en retraite.....	21 février 1897

7° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 19 février 1897. — M. **Imbeaux**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, chargé, à la résidence de Nancy, de l'arrondissement du Sud du service ordinaire du département de Meurthe-et-Moselle et d'un service de chemins de fer, est chargé, à la même résidence, du 3e arrondissement du service du canal de la Marne au Rhin, en remplacement de M. **Monet**, appelé à remplir les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Digitized by Google

Il reste, d'ailleurs, chargé du 1er arrondissement (ligne de Toul à Nancy par Pont-Saint-Vincent), du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Thoux**.

M. **Imbeaux** est autorisé à accepter, à partir de la même date, les fonctions de Directeur de la voirie municipale de Nancy.

Décision du 24 février. — M. **Ficatier**, Ingénieur ordinaire de 2e classe à Moulins, est chargé de l'intérim de l'arrondissement de l'Ouest du service ordinaire du département de l'Allier, jusqu'à la désignation du successeur de M. **Dupin**, nommé Ingénieur en Chef.

Arrêté du 25 février. — Le service de construction et de contrôle de travaux du chemin de fer de Saint-Claude à La Cluse et le service du contrôle des travaux d'agrandissement et d'aménagement des gares de Dôle, Poligny et La Cluse (M. **Barrand**, Ingénieur en Chef à Lons-le-Saunier) sont supprimés.

Les archives de ces deux services seront remises au dépôt central des archives du contrôle du réseau de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Par suite, le service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Barrand** ne comprendra plus qu'un arrondissement d'Ingénieur ordinaire, — Lignes de Champagnole à Morez et de Lons-le-Saunier à Saint-Jean-de-Losne (M. **Pernot**, Sous-Ingénieur, à Lons-le-Saunier).

Arrêté du 8 mars. — M. **Wiart**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, détaché au service du Ministère des Colonies et remis par ce Département à la disposition du Ministère des Travaux publics, est chargé, à la résidence de Douai, des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Barbet**, précédemment chargé des fonctions d'Ingénieur en Chef, savoir :

1° Service ordinaire de l'arrondissement de Douai ;

2° Service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais, arrondissement de Douai ;

3° Service hydrométrique des bassins de la Sambre, de l'Escaut et de l'Yser : 2e arrondissement ;

4° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Connesson**, arrondissement unique (embranchements de Douai).

Idem. — M. **Desprez**, Ingénieur ordinaire de 1re classe à Paris, est chargé de suppléer M. l'Inspecteur Général **Quinette de Rochemont**, Professeur du cours de Travaux maritimes à l'École

nationale des Ponts et Chaussées, nommé Directeur des Routes, de la Navigation et des Mines.

Décision du 8 mars. — M. **Garric,** Ingénieur ordinaire de 1re classe à Tarbes, est chargé de l'intérim du service hydraulique du département des Hautes-Pyrénées et des bassins de la Neste et de l'Adour, jusqu'à la désignation du successeur de M. l'Ingénieur **Malterre.**

Décision du 11 mars. — M. **Casalonga** (Antoine), Conducteur de 1re classe à Ajaccio, est chargé de l'intérim du service ordinaire de l'arrondissement de Corte, jusqu'à la désignation du successeur de M. le Sous-Ingénieur **Pinelli.**

Arrêté du 12 mars. — M. **Guinard,** Inspecteur Général de 2e classe, est nommé Membre de la Commission des Routes nationales, en remplacement de M. **Delocre,** nommé Président de ladite commission.

Idem. — M. **Mallez,** Inspecteur Général de 2e classe, est nommé Membre de la Commission des Routes nationales.

Arrêté du 13 mars. — Le service d'études du chemin de fer de Ribérac à Parcoul (M. **Chastellier,** Ingénieur en Chef à Périgueux) est transformé en service d'études et travaux.

Idem. — Le service de Construction et de Contrôle de travaux du chemin de fer de Marmande à Casteljaloux (M. **Marchat,** Ingénieur en Chef à Mont-de-Marsan) est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer du Midi.

Décision du 19 mars. — M. **Guyomar** (Jules), Conducteur de 1re classe à Saint-Malo, est chargé de l'intérim du service ordinaire et maritime de l'arrondissement de Saint-Malo, jusqu'à la désignation du successeur de M. l'Ingénieur ordinaire **Guillet.**

Idem. — M. **Planchais** (François), Conducteur de 3e classe à Rennes, est chargé de l'intérim du service ordinaire de l'arrondissement de Rennes, jusqu'à la désignation du successeur de M. l'Ingénieur ordinaire **Michel.**

Idem. — M. **Lepage** (Amédée), Conducteur principal à Bar-le-Duc, est chargé de l'intérim de l'arrondissement du Sud du ser-

Digitized by Google

vice ordinaire du département de la Meuse et de l'intérim de l'arrondissement unique du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Kuss**, jusqu'à la désignation du successeur de M. l'Ingénieur ordinaire **Bardot.**

Décision du 19 mars. — M. **Roth** (Guillaume), Sous-Ingénieur à Toul, est chargé de l'intérim du 1er arrondissement du service du canal de la Marne au Rhin, jusqu'à la désignation du successeur de M. l'Ingénieur ordinaire **Bardot.**

II. — CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe, les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent:

23 *janvier* 1897. — M. **Walter** (Théodore), Commis, Concours de 1894, — n° 52, Haute-Saône, service du canal de Montbéliard à la Haute-Saône.

13 *février.* — M. **Brousse** (Henri), Commis, Concours de 1894, — n° 149, Creuse, service des études et travaux du chemin de fer de Felletin à Ussel.

19 *février.* — M. **Audiffrain** (Marius), Commis, Concours de 1884, — n° 82, Administration des chemins de fer de l'État.
Il sera considéré comme étant en service détaché.

24 *février.* — M. **Maisonneuve** (Henri), Commis, Concours de 1894, — n° 56, Jura, service ordinaire.

Idem. — M. **Petitjean** (Charles), Commis, Concours de 1894, — n° 120, Seine-Inférieure, service maritime — 1re section.

2° SERVICES DÉTACHÉS.

19 *février* 1897. — Est rapporté l'Arrêté du 18 janvier 1897, par lequel M. **Lerebours** (Léopold), Conducteur de 3e classe, détaché

Digitized by Google

au service vicinal du département du Nord, a été mis en congé sans traitement pour affaires personnelles.

24 *février*. — M. **Primault** (Louis), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département d'Ille-et-Vilaine, au service de la navigation de la Vilaine, est autorisé à entrer au service municipal de la Ville de Nantes.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

Idem. — M. **Rampillon** (Jules), Conducteur de 1re classe, en congé renouvelable, est remis en activité et autorisé à rester au service municipal de la Ville d'Agen.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

Idem. — M. **Bergue** (Paul), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département d'Eure-et-Loir, est mis à la disposition du Ministre des Colonies, pour être employé au service des Travaux publics du Cambodge.

Il est placé dans la situation de service détaché.

19 *mars*. — M. **Durand** (Eugène), Conducteur de 2e classe, détaché au service municipal de la Ville de Langres, est autorisé à entrer au service municipal de la Ville d'Orléans.

Il continuera d'être considéré comme étant en service détaché.

3° CONGÉ.

14 *janvier* 1897. — M. **Gueu** (Léger), Conducteur de 2e classe, détaché au service vicinal du département de l'Aude, est mis en congé sans traitement pour affaires personnelles.

4° CONGÉ RENOUVELABLE.

20 *mars* 1897. — M. **Gay** (Ludovic), Conducteur de 3e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à continuer de s'occuper, dans le département d'Alger, de divers travaux présentant un caractère d'intérêt public, à la résidence de Marengo.

Digitized by Google

5° DISPONIBILITÉ.

17 *février* 1897. — **M. Fauré** (Lucien), Conducteur principal, attaché au service ordinaire du département d'Oran, est mis en disponibilité avec demi-traitement, pour raisons de santé, jusqu'à son admission à la retraite.

24 *février*. — **M. Compagnat** (Pierre), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Allier, est mis en disponibilité avec demi-traitement pour raisons de santé pendant six mois.

6° RETRAITE.

	Date d'exécution.
M. **Moreau** (Émile), Conducteur de 3e classe, en congé pour affaires personnelles.....	8 avril 1897

7° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Debacker** (Édouard), Conducteur principal, Nord, service maritime.....	10 févr. 1897
M. **Leroy** (Fernand), Conducteur principal, détaché au service des Travaux publics de la Régence de Tunis.....	2 mars 1897
M. **Paulus** (Antoine), Conducteur de 1re classe, Var, service ordinaire.....	4 mars 1897
M. **Sauvayre** (Auguste), Conducteur de 2e classe, Drôme, service ordinaire et contrôle des travaux des chemins de fer de Nyons à Pierrelatte et d'Orange à Vaison.....	8 mars 1897

8° DÉCISIONS DIVERSES.

24 *février* 1897. — **M. Lefort** (Paul), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de l'Yonne, au service du canal du Nivernais, passe au service ordinaire du département de l'Allier.

25 *février*. — **M. Balas** (Édouard), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département du Gers, passe au service ordinaire du département de l'Ain.

Digitized by Google

25 *février.* — M. **Magnenant** (Jean), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Ain, passe au service ordinaire du département du Gers.

Idem. — M. **Busson** (Charles), Conducteur de 2e classe, en congé renouvelable au service de la Compagnie concessionnaire des chemins de fer d'intérêt local de la Sarthe, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département de Maine-et-Loire.

Idem. — M. **Joz** (Édouard), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Ain et au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Saint-Claude à La Cluse, cesse d'être attaché à ce dernier service.

3 *mars.* — M. **Launay** (François), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de la Loire-Inférieure, passe au service du canal maritime de la Basse-Loire, même département.

12 *mars.* — M. **Sanson** (Adolphe), Conducteur de 2e classe, en disponibilité pour défaut d'emploi, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département du Cher.

Idem. — M. **Monceu** (Jean), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de la Haute-Savoie, passe dans le département de l'Aude, au service des études et travaux du chemin de fer de Quillan à Rivesaltes.

13 *mars.* — M. **Pautrot** (Armand), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Indre, est attaché, en outre, au service des études du chemin de fer de Guéret à La Châtre.

Idem. — M. **Doucet** (François), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Indre, est attaché, en outre, au service des études du chemin de fer de Guéret à La Châtre.

Idem. — M. **Canaud** (Jean), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Creuse, au service des études et travaux du chemin de fer de Felletin à Ussel, passe au service des études du chemin de fer de Guéret à La Châtre, même département.

Digitized by Google

13 *mars.* — M. **Sanglé** (Eugène), Conducteur principal attaché, dans le département du Cher, au service des études et travaux du chemin de fer de Bourges à Cosne, passe dans le département de l'Indre, au service des études du chemin de fer de Guéret à La Châtre.

18 *mars.* — M. **Munier** (Hippolyte), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département du Loiret, au service de la 2e section de la navigation de la Loire, passe dans le département de Saône-et-Loire, même service.

Les Editeurs-Gérants : P. Vicq-Dunod et Cie.

TOURS. — IMPRIMERIE DESLIS FRÈRES, 6, RUE GAMBETTA.

Digitized by Google

LOIS.

(N° 80)

[12 mars 1897]

Loi ayant pour objet l'approbation d'une convention passée entre le ministre des travaux publics et la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne pour les avances en argent à fournir à l'État par cette compagnie en 1897.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est approuvée la convention passée, le 30 mai 1896, entre le ministre des travaux publics et la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.

Un exemplaire de ladite convention restera annexé à la présente loi.

Art. 2. — L'enregistrement de ladite convention ne donnera lieu qu'à la perception du droit fixe de trois francs (3 francs).

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

CONVENTION.

L'an 1896 et le 30 mai,

Entre le Ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État et sous la réserve de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part ;

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de « Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne », ladite compagnie représentée par M. Léon Aucoc, président du conseil d'administration, élisant domicile au siège de ladite société, à Paris, boulevard Haussmann, n° 54, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du conseil d'administration en date

Digitized by Google

du 15 mai 1896, et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires dans le délai d'un an, au plus tard, à dater de l'approbation des présentes par une loi,

D'autre part ;

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne s'engage à avancer à l'État, pour l'année 1897, les sommes destinées aux dépenses qu'il s'est chargé d'effectuer, conformément à l'article 11 de la convention annexée à la loi du 20 novembre 1883.

Art. 2. — Ces avances ne pourront pas dépasser 12 millions de francs.

Art. 3. — Elles seront versées par la compagnie : le premier tiers, le 1er mai 1897 ; et les deux autres tiers, en huit termes égaux, le dernier jour de chaque mois à partir du 31 mai 1897.

L'ensemble de ces avances sera remboursé par l'État en soixante annuités, dont la première sera à l'échéance du 31 décembre 1898, et la dernière à l'échéance du 31 décembre 1957.

Art. 4. — Les sommes avancées seront majorées d'intérêts calculés d'après le prix moyen de négociation de l'ensemble des obligations émises par la compagnie pendant l'année 1897, ainsi que des frais de service, droits de timbre et tous autres droits à la charge de la compagnie, dont sont ou seront frappées les obligations émises pour l'exécution de la présente convention.

Ces intérêts, frais et droits seront décomptés : pour huit mois en ce qui concerne le premier tiers des avances, et pour trois mois et demi en ce qui concerne les deux autres tiers.

Le prix moyen sera établi déduction faite de l'intérêt couru au jour de la vente des titres et en tenant compte de tous les frais quelconques dont la compagnie justifiera.

Le chiffre de l'annuité de remboursement sera arrêté d'après le prix moyen ci-dessus défini et augmenté des frais de service, droits de timbre et tous autres droits à la charge de la compagnie dont les obligations sont ou seront frappées.

Les annuités seront payées à terme échu, le 31 décembre de chaque année. La compagnie aura droit, sans qu'elle ait besoin d'en faire la demande, aux intérêts, au taux effectif des emprunts de l'année 1897, du montant de chacune des annuités, depuis le 1er janvier qui suivra son échéance jusqu'au jour où elle lui aura été effectivement soldée, si ce payement n'a été fait dans le courant de janvier.

Art. 5. — L'enregistrement de la présente convention ne donnera lieu qu'à la perception du droit fixe de 3 francs.

Fait double à Paris, les jour, mois et an que dessus.

Digitized by Google

(N° 81)

[26 mars 1897]

Loi ayant pour objet d'autoriser des dérogations à l'article 4 de la loi du 15 juillet 1845, en ce qui concerne les clôtures et barrières de chemins de fer.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté.

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Par dérogation à l'article 4 de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, le Ministre des travaux publics peut, sur tout ou partie des chemins de fer d'intérêt général, dispenser d'établir ou de maintenir des clôtures fixes le long des voies ferrées et des barrières mobiles à la traversée des routes de terre peu fréquentées, toutes les fois que cette mesure lui paraît compatible avec la sûreté de l'exploitation et la sécurité du public.

Art. 2. — La dispense de clôtures ne peut pas être accordée :

1° Sur les lignes ou sections de lignes où circulent plus de trois trains en une heure ;

2° Dans la traversée des lieux habités ;

3° Dans les parties contiguës à des chemins publics, lorsque la voie ferrée est en déblai, à niveau ou en remblai de moins de 2 mètres ;

4° Sur 50 mètres de longueur au moins de chaque côté des passages à niveau ;

5° Aux abords des stations, haltes ou arrêts.

Art. 3. — Pour les chemins de fer dont les projets n'ont pas encore fait l'objet d'une enquête d'utilité publique, en vertu des ordonnances du 18 février 1834 ou du 15 février 1835, si le ministre se propose d'accorder des dispenses de clôtures ou de barrières, mention en est faite dans les pièces de l'enquête.

Pour les chemins de fer déjà construits ou qui ont déjà fait l'objet d'une enquête d'utilité publique, la décision ministérielle n'est rendue qu'après une instruction dans laquelle l'administration exploitante, le préfet et le conseil général du département traversé, ainsi que le conseil général des Ponts et Chaussées, sont appelés à donner leur avis.

Digitized by Google

Art. 4. — Les dispenses accordées n'ont qu'un caractère provisoire, le Ministre des travaux publics conservant le droit de prescrire, à toute époque et lorsqu'il le reconnaît nécessaire, l'établissement ou le rétablissement de clôtures fixes et de barrières mobiles sur toute ligne ou section de ligne.

Art. 5. — La loi du 27 décembre 1880 est abrogée.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

(N° 82)

[31 mars 1897]

Loi concernant la cession à la compagnie des chemins de fer du Nord des terrains militaires déclassés comprenant la gare d'Aire-sur-la-Lys et ses abords.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est approuvée la convention passée, le 3 avril 1896, entre les administrateurs délégués de la compagnie des chemins de fer du Nord et les représentants des départements de la guerre et des finances, comportant la cession à cette compagnie par l'État des terrains désignés par ladite convention et le plan y annexé, d'une superficie de trois hectares soixante-deux ares (3 h. 62 a.) environ, le versement par cette compagnie, à l'État, d'une somme de trente mille francs (30.000 francs) et autres conditions détaillées aux divers articles de ladite convention.

Un exemplaire de cette convention sera annexé à la présente loi.

Art. 2. — Il sera ouvert en temps opportun, au Ministre de la guerre, pour couvrir les frais afférents à la continuation des travaux de démantèlement de la place d'Aire, dont l'exécution incombe à l'État, un crédit extraordinaire de trente mille francs (30.000 francs).

Ce crédit sera inscrit à un chapitre spécial de la 1re section (Service ordinaire) du budget de l'exercice 1897 sous le titre : « Démantèlement de la place d'Aire », et il sera pourvu à ce crédit au moyen des ressources générales du budget.

Digitized by Google

A cet effet, le versement effectué par la compagnie du Nord sera porté en recettes à un compte des services spéciaux du Trésor pour être appliqué ultérieurement aux produits domaniaux dudit exercice 1897.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

ANNEXE.

CONVENTION ENTRE L'ÉTAT ET LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU NORD, EN VUE DE L'AGRANDISSEMENT DE LA GARE D'AIRE-SUR-LA-LYS.

L'an 1896, le 3 avril,

Par-devant nous, préfet du Pas-de-Calais, agissant au nom de l'État, assisté de :

1° M. Allenet, directeur de l'enregistrement et des domaines à Arras; 2° et M. Multrier, chef de bataillon, chef du génie à Calais, délégué par M. le Ministre de la guerre par dépêche du 24 février 1896,

Ont comparu :

1° M. André-Jean-Laurens de Waru;

2° M. Omer-Henri Vallon;

3° M. Joseph-Henri Hottinguer,

Agissant au nom et comme administrateurs de la compagnie du chemin de fer du Nord, dont le siége est à Paris, rue de Dunkerque, n° 18;

Avec lesquels il a été fait et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — L'État cède à la compagnie du chemin de fer du Nord, avec les matériaux et les plantations qui peuvent s'y trouver, — la compagnie se substituant purement et simplement aux droits appartenant à l'État et à toute charge ou servitude pouvant lui incomber, — les terrains des anciennes fortifications, teintés en rose sur le plan y annexé et comprenant les terrains déjà occupés par la compagnie et couverts de hachures sur le dessin, ainsi que les terrains non encore occupés par elle et représentés sans hachures.

Les terrains cédés sont d'ailleurs délimités de la manière suivante :

1° Par la limite même du terrain des fortifications marquée par les bornes numérotées de 80 à 93;

2° Par une ligne droite parallèle à l'axe du chemin n° 188 et à 24 mètres du bord sud-ouest de ce chemin, cette ligne étant prolongée au sud jusqu'à sa rencontre avec la ligne des bornes 79-80, et au nord jusqu'au point A à 28 mètres au-delà du bord nord-ouest du chemin n° 188;

3° Par une droite joignant le point A ci-dessus à la borne n° 93.

La cession comprend tous les terrains situés à l'intérieur de la ligne qui vient d'être définie, à l'exception toutefois de ceux qui sont occupés par les voies de communication n°s 188 et 194 et le petit chemin

Digitized by Google

M. N., qui ont, d'ailleurs, été laissés en blanc sur le plan ci-annexé. La surface ainsi cédée peut être évaluée approximativement à 3 hectares 62 ares, dont 1 hectare 50 ares déjà occupés par la compagnie.

On rappelle qu'en vertu des dispositions arrêtées dans la conférence mixte du 25 avril 1892, dont les conclusions ont été approuvées, après avis de la commission mixte du 6 mars 1893, par les Ministres de la guerre, des travaux publics, de l'intérieur et de l'agriculture, aux dates respectives des 4, 7, 12 et 19 avril 1893, la compagnie doit dévier le chemin de grande communication n° 188 d'Aire à Sains-en-Gohelle, en même temps que seront exécutés dans la région de la gare les travaux de démantèlement de la place.

Art. 2. — Les terrains cédés seront incorporés au domaine public compris dans la concession du chemin de fer du Nord, laquelle doit, à son expiration, le 31 décembre 1950, faire retour à l'État.

Art. 3. — La compagnie sera censée bien connaître les immeubles qui lui sont abandonnés, lesquels sont consignés sous le n° 726, du tableau général des propriétés de l'État (§ Guerre).

Elle les prendra dans l'état où ils se trouveront lorsque la remise lui en sera faite, sans pouvoir prétendre à aucune garantie ni à aucune diminution de prix pour vices cachés, dégradations, réparations ou erreurs dans la désignation.

La vente est d'ailleurs faite sans garantie de mesure, consistance ou valeur, sans autre garantie que celle des droits de propriété de l'État. Il ne pourra être exercé respectivement aucun recours en indemnité, réduction ou augmentation de prix, quelle que puisse être la différence en plus ou en moins dans la mesure, consistance et valeur.

Art. 4. — La compagnie jouira des servitudes actives et souffrira les servitudes passives, occultes, apparentes, déclarées ou non, sauf à faire valoir les unes et à se défendre des autres à ses risques et périls, sans aucun recours contre l'État, sans pouvoir, en aucun cas, l'appeler en garantie, et sans que la présente clause puisse attribuer soit à la compagnie, soit aux tiers, d'autres et de plus amples droits que ceux résultant des titres ou de la loi.

Art. 5. — Les matériaux et les arbres existant sur les terrains cédés à la compagnie seront, ainsi qu'il a été dit, sa propriété, mais aucun retard ne pourra être apporté, pour leur conservation ou leur enlèvement, à la marche des travaux de démantèlement.

Art. 6. — La compagnie aura la disposition et la jouissance des immeubles qui lui sont cédés soit par elle-même, soit par la perception des loyers à son profit, à partir de la notification qui lui sera faite de l'approbation du procès-verbal des terrains.

En ce qui concerne la portion actuellement occupée par la compagnie, le bail qui lui a été consenti le 1er février 1884 se trouvera purement et simplement résilié à compter de la date de la notification de l'approbation du procès-verbal de remise, et la redevance qui lui a été imposée cessera d'être due à partir de la même époque, le prorata couru étant seul exigible.

Digitized by Google

Pour le surplus des terrains, la compagnie demeurera subrogée aux droits et obligations de l'État à l'égard des locataires ou fermiers qui pourront exister. Elle ne pourra exercer aucun recours ni réclamer aucune indemnité à raison des loyers ou fermages échus et non encore payés lors de la notification de l'approbation du procès-verbal de remise, non plus qu'au prorata de ceux courus, mais non échus de la même époque.

Les impôts auxquels sont assujettis les terrains cédés seront supportés par la compagnie à partir de la notification de l'approbation du procès-verbal de remise.

Art. 7. — La présente vente est faite moyennant le prix de 30.000 francs que la compagnie du chemin de fer du Nord payera à la caisse du receveur des domaines à Aire dans le mois de la notification de l'approbation du procès-verbal de remise. A défaut de payement dans le délai fixé ci-dessus, par suite de retard provenant du fait de la compagnie, cette dernière payera à l'État, en sus du prix et à partir de l'expiration de ce délai, les intérêts à 5 p. 100 l'an des sommes restant dues jusqu'au payement intégral.

Art. 8. — La compagnie exécutera elle-même et à ses frais, après entente avec le service du génie, le dérasement, au niveau des voies ferrées, de tous les ouvrages de fortification existant sur les terrains cédés, ainsi que tous les travaux accessoires qui en sont la conséquence en particulier ceux nécessaires pour assurer l'écoulement des eaux.

Les travaux de déplacement du chemin n° 188 mentionnés au dernier alinéa de l'article 1er feront l'objet d'une entente directe entre la ville d'Aire et la compagnie. Tous ces travaux devront être terminés dans un délai de six mois à partir de la date de l'approbation du procès-verbal de remise.

Les projets de détail des travaux relatifs à l'agrandissement de la gare seront étudiés en conférence mixte par les représentants des services du contrôle des Ponts et Chaussées et du Génie.

Art. 9. — Jusqu'au jour où la compagnie aura rempli toutes les obligations qui lui sont imposées, les biens cédés demeureront spécialement affectés par privilège à la sûreté des droits de l'État.

Art. 10. — Tous les frais auxquels le présent acte pourra donner lieu seront à la charge de la compagnie du chemin de fer du Nord.

Art. 11. — La présente convention ne sera définitive qu'après l'approbation des Ministres de la guerre, des finances, des travaux publics et de l'intérieur : elle devra d'ailleurs être approuvée par une loi.

Art. 12. — Pour l'exécution des présentes, les comparants font élection de domicile aux bureaux de M. le chef du Génie à Calais, sauf la compagnie du chemin de fer du Nord, qui fait élection de domicile au bureau de M. le chef de gare à Aire.

Fait et passé à Arras, en l'hôtel de la préfecture du Pas-de-Calais, les jour, mois et an que dessus.

Digitized by Google

(N° 83)

[1er avril 1897]

Loi ayant pour objet d'approuver une convention passée entre l'État et la compagnie des chemins de fer de l'Ouest et de déclasser la section du chemin de fer de Vitré à Fougères et à Moidrey comprise entre Pontorson et Moidrey.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est approuvée la convention provisoire passée, le 27 janvier 1894, entre le Ministre des travaux publics et la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

Art. 2. — Est déclassée la section du chemin de fer de Vitré à Fougères et à Moidrey comprise entre Pontorson et Moidrey, depuis et y compris la traversée de la route nationale n° 176 jusqu'à la mer, et dont l'établissement a été déclaré d'utilité publique par le décret du 22 décembre 1869.

Art. 3. — L'enregistrement de la convention annexée à la présente loi ne donnera lieu qu'à la perception du droit fixe de trois francs (3 francs).

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

CONVENTION.

L'an 1894 et le 27 janvier,

Entre :

M. le Ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, sous réserve de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part ;

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de « Compagnie des chemins de fer de l'Ouest », ladite compagnie représentée par MM. Edward Blount, président, et Jules Delarbre, vice-président du conseil d'administration, élisant domicile au siège de ladite société, à Paris, gare Saint-Lazare, et agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par délibération du conseil d'administration, en date du

Digitized by Google

1er juin 1893, et sous réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires dans le délai d'un an, au plus tard, à dater de l'approbation des présentes par une loi.

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Article unique. — La compagnie des chemins de fer de l'Ouest renonce à la concession qui lui a été faite, par la convention du 17 juillet 1883, approuvée par la loi du 20 novembre suivant, de la section du chemin de fer de Vitré à Fougères et à Moidrey comprise entre Pontorson et Moidrey, depuis et y compris la traversée de la route nationale n° 176 jusqu'à la mer.

Ladite section sera remise gratuitement par la compagnie à l'État aussitôt après le vote de la loi approuvant la présente convention.

Fait double à Paris, les jour, mois et an que dessus.

Digitized by Google

DÉCRETS.

(N° 84)

[13 juin 1896]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'établissement de nouvelles voies de stationnement du matériel à la gare d'Argenteuil-triage (ligne d'Argenteuil à Mantes), conformément aux dispositions du plan général produit par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest à la date du 16 février 1895, lequel plan restera annexé au présent décret.

2° Pour l'expropriation des terrains nécessaires à l'exécution desdits travaux, la compagnie des chemins de fer de l'Ouest est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent pour l'administration de la loi du 3 mai 1841.

3° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux ne sont pas accomplies dans un délai de deux ans à dater de la promulgation du présent décret.

(N° 85)

[17 juin 1896]

Décret du Président de la République française, portant que :

La ville de Montargis (Loiret) est substituée aux droits que l'État tient des ordonnances des 24 mai 1846 et 29 mars 1847, réglant les alignements de la route nationale n° 7, dans la traverse de ladite ville. Elle est, en conséquence, autorisée, sous les condi-

Digitized by Google

tions prévues dans la décision ministérielle du 12 décembre 1894, à faire l'acquisition des quatre immeubles *Beaupin*, *Sermon*, *Prieur* et *Séné*, situés en saillie sur les alignements de la rue Dorée (route nationale n° 7), à Montargis, conformément aux dispositions des titres III et suivants de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

(N° 86)

[20 juin 1896]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Est déclarée d'utilité publique l'acquisition du terrain nécessaire à la déviation de la route nationale n° 11, aux abords du troisième bassin à flot du port de Rochefort, conformément aux dispositions générales du projet présenté par les ingénieurs du service maritime de la Charente-Inférieure, à la date des 30 août, 2 septembre 1895, et aux avis du conseil général des ponts et chaussées en date des 24 juillet 1895 et 7 mai 1896.

2° La dépense de cette acquisition, évaluée à 2.000 francs, sera prélevée sur les ressources inscrites à la deuxième section du budget du ministère des travaux publics pour l'amélioration et l'extension des ports maritimes.

(N° 87)

[22 juin 1896]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Sont autorisés les travaux relatifs à la reconstruction du pont établi sur le canal de l'Aisne à la Marne, à la traversée du chemin de fer de Soissons à Reims, et de neuf ponts sur écluses, dépendant de ce même canal, conformément aux dispositions du projet en date des 8-16 décembre 1895, et de l'avant-projet en date des 23-25 mars 1896.

Digitized by Google

2° La dépense à la charge de l'État, évaluée à 203.000 francs, sera imputée sur les ressources inscrites annuellement à la deuxième section du budget du ministère des travaux publics, pour l'établissement et l'amélioration des canaux de navigation.

(N° 88)

[22 juin 1896]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route nationale n° 45, à la porte de France, à Landrecies, suivant la direction indiquée par des traits rouges, une teinte jaune et une teinte verte sur le plan général visé par l'ingénieur en chef du département du Nord, le 4 septembre 1895, lequel plan restera annexé au présent décret.

L'ancienne direction de la route sera déclassée du jour où la nouvelle route aura été livrée à la circulation sur tout son parcours, et elle sera remise à la ville de Landrecies.

2° Il est pris acte des engagements souscrits par le conseil municipal de Landrecies dans sa délibération du 11 mai 1895.

3° La dépense à la charge de l'État, évaluée à 21.150 francs, sera imputée sur les fonds inscrits au budget du ministère des travaux publics, pour les rectifications des routes nationales.

4° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

5° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans, à dater du présent décret.

Digitized by Google

(N° 89)

[14 août 1896]

Décret du Président de la République française

Qui autorise, par dérogation à l'article 1er des décrets des 11 décembre 1887 et 1er août 1888, l'emploi de la traction électrique sur les lignes de tramways de Lyon (place Leviste) à Saint-Fons et de Saint-Fons à Vénissieux.

(N° 90)

[1er septembre 1896]

Décret portant modification au décret du 24 avril 1894 réglementant l'outillage public administré par la chambre de commerce de Bordeaux, sur les quais de cette ville.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Les dispositions, relatives à l'usage des grues, du § 3 de l'article 31 du cahier des charges annexé au décret du 24 avril 1894, portant réglementation de l'outillage public de la chambre de commerce de Bordeaux sur les quais du port de Bordeaux, sont remplacées par les dispositions ci-après :

Digitized by Google

3° GRUES.

NATURE de la perception	GRUES à bras	ENGINS A VAPEUR HYDRAULIQUES ayant une puissance ne dépassant pas 3.000 kilogrammes	depassant 3.000 kilogrammes sans dépasser 10.000 kilogrammes	dépassant 10.000 kilogrammes sans dépasser 20.000 kilogrammes	supérieurs à 20.000 kilogrammes
	francs	francs	francs	francs	francs
Demi-journée ouvrable de la douane	7,50	25	60	75,00	150
Journée ouvrable de la douane	15,00	50	120	150,00	300
Demi-journée non ouvrable de la douane	7,50	30	72	90,00	180
Journée non ouvrable de la douane	15,00	55	144	180,00	360
Heure réglementaire de la douane	(*)	7	30	37,50	75
Heure non réglementaire de la douane et supplémentaire (jours ouvrables et non ouvrables)	(*)	8	36	45,00	90

(*) Une taxe minimum de cinq francs (5 francs) sera perçue pour l'emploi des grues à bras, lorsqu'il s'agira d'opérations d'une durée inférieure à deux heures.

La durée de la journée ouvrable ou non ouvrable est fixée : l'été (du 1er avril au 30 septembre), de sept heures du matin à six heures du soir ; l'hiver (du 1er octobre au 31 mars), de sept heures du matin à cinq heures du soir, avec interruption de midi à une heure.

La demi-journée commence à sept heures du matin ou à une heure du soir ; toutefois, les taxes relatives à la demi-journée seront appliquées, quelle que soit l'heure du commencement du travail, si la durée de celui-ci, tout en dépassant une heure, n'excède pas cinq heures, y compris l'intervalle de midi à une heure.

Toute manutention de plus d'une heure comportera l'application du tarif afférent à une demi-journée, au moins.

Toute manutention de plus de six heures donnera lieu à l'application du prix afférent à une journée, au moins.

Les heures supplémentaires sont celles qui s'ajouteront au travail d'une journée pour continuer les mêmes opérations.

Digitized by Google

Pour les grues à vapeur, dans le cas d'heures supplémentaires ou de location de moins d'une heure dans la journée normale, si le réallumage du feu de la grue est nécessaire, il sera payé en sus une taxe spéciale de cinq francs (5 francs).

(N° 91)

[5 octobre 1896]

Décret qui attribue au nouveau pont à établir sur la Seine, à l'occasion de l'Exposition universelle de 1900, le nom de Pont Alexandre III.

Le Président de la République française,

. . . . . .

Décrète :

Art. 1er. — Le pont qui doit, à l'occasion de l'exposition universelle de 1900, être établi sur la Seine en face de l'hôtel des Invalides prendra le nom de *Pont Alexandre III*.

(N° 92)

[21 novembre 1896]

Décret qui soumet à diverses clauses et conditions l'exploitation, par la ville de Rochefort, de la forme de radoub du port de commerce de cette ville.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . . . .

Décrète :

Art. 1er. — L'exploitation, par la ville de Rochefort, de la forme de radoub du port de commerce de cette ville, est soumise aux clauses et conditions suivantes :

Digitized by Google

Art. 2. — La ville se bornera à effectuer les manœuvres du bateau-porte, à faire fonctionner la machine d'épuisement destinée à assécher la forme et à mettre à la disposition des navires les tins nécessaires.

Art. 3. — Toutes les opérations, autres que celles définies à l'article 2, seront faites exclusivement par les navires et à leurs frais; ils seront libres de les confier, sous leur responsabilité, à tel entrepreneur qu'il leur conviendra de choisir.

Art. 4. — Le navire aura à se procurer, en conséquence, les remorqueurs et haleurs dont il aurait besoin pour effectuer ses manœuvres. Il devra avoir à sa disposition, au moment de l'entrée en forme ou de la sortie, le nombre de charpentiers nécessaires pour placer ou enlever les accores.

Les frais d'accorage et de désaccorage, la fourniture des matériaux et ustensiles nécessaires seront à la charge des navires.

Art. 5. — Le navire, pendant les manœuvres d'entrée et de sortie et pendant son séjour dans la forme, restera soumis aux règlements généraux du port.

Il restera seul responsable, vis-à-vis de l'administration, sauf recours contre qui de droit, de tous dommages causés aux ouvrages et au matériel appartenant à l'État, par le fait, soit du navire, soit des personnes employées par lui aux opérations.

Art. 6. — Lorsque les réparations seront terminées, et avant que l'eau soit introduite dans la forme, le navire devra enlever à ses frais les débris et déchets de toute nature, provenant des réparations de la coque et répandus sur les radiers, les banquettes et les terre-pleins.

Dans le cas où il ne satisferait pas à ces prescriptions, cette opération serait effectuée à ses frais par les soins de la ville.

Art. 7. — La ville de Rochefort percevra, sur les navires à voiles et à vapeur qui font usage de la forme, sans distinction de pavillon, les taxes ci-après :

Digitized by Google

NUMÉROS d'ordre	DÉSIGNATION DES TAXES	PRIX
	A. — *Assèchement de la forme après l'entrée du navire.*	francs
1	Au-dessous et jusqu'à 500 tonneaux de jauge brute.....	150,00
2	Pour chaque tonneau au-dessus de 500 tonneaux et jusqu'à 1.000 tonneaux	0,20
3	Pour chaque tonneau au-dessus de 1.000 tonneaux.....	0,10
	B. — *Occupation de la forme par jour après l'assèchement.*	
4	Au-dessous et jusqu'à 500 tonneaux.....	100,00
5	Pour chaque tonneau au-dessus de 500 tonneaux et jusqu'à 1.000 tonneaux.....	0,05
6	Pour chaque tonneau au-dessus de 1.000 tonneaux	0,03
	C. — *Assèchement et entretien de la forme à sec, pour la préparation d'un hor ou de tins spéciaux, etc., après avaries, ou pour navire de forme particulière.*	
	(Quel que soit le tonnage brut du navire.)	
7	Assèchement de la forme.....	150,00
8	Pour chaque jour d'entretien à sec, après l'assèchement.....	75,00
	D. — *Assèchement partiel de la forme pour mettre les tins en concordance avec les déformations ordinairement subies par les quilles.*	
9	Quel que soit le tonnage brut du navire.....	75,00
	NOTA. — Dans le cas exceptionnel où l'opération se prolongerait au-delà de la journée de l'assèchement, la taxe n° 8 du paragraphe C serait appliquée.	
	E. — *Pompes à incendie.*	
10	Pour les navires qui chauffent dans le bassin, par jour et par côté de navire, gardien compris	6,00
11	Chauffage du brai, y compris les ustensiles nécessaires pour le chauffage	8,00

Art. 8. — Les prix des paragraphes A et B ci-dessus ne sont applicables qu'aux navires lèges ou aux navires n'ayant pas une quantité de marchandises ou de lest dépassant 15 tonnes par 100 tonneaux de jauge brute.

Chaque tonne de lest ou de marchandises en sus de ce poids payera, par tonne et par jour d'occupation, y compris les jours d'entrée et de sortie, cinq centimes (0 fr. 05).

Art. 9. — Les taxes spécifiées aux articles 7 et 8 ne sont applicables que pour les navires jaugeant plus de 100 tonneaux de jauge brute.

Pour les navires moindres, les prix seront débattus à l'amiable, mais ne pourront être moindres que les frais d'exploitation.

Art. 10. — La durée d'occupation de la forme sera évaluée par journées et demi-journées, chaque période d'une demi-journée commençant à midi et à minuit.

Digitized by Google

La première journée ou demi-journée à porter en compte sera celle qui suivra la demi-journée pendant laquelle l'asséchement aura été terminé.

Le jour de la sortie comptera comme jour entier d'occupation, quelle que soit l'heure à laquelle le navire sortira de la forme. Il commencera d'ailleurs à minuit.

Les dimanches et jours fériés ne seront pas comptés, s'il n'est pas travaillé au navire, mais la ville ne sera pas tenue de maintenir la forme à sec.

Art. 11. — Les armateurs ou leurs représentants pourront, sur leur demande, être autorisés à faire travailler pendant la nuit au carénage et à la réparation des navires. Ils auront, en ce cas, à s'éclairer par leurs propres moyens.

Art. 12. — Les taxes seront payées d'après le tonnage brut du navire inscrit sur son acte de nationalité, sans distinction, pour les steamers, des espaces occupés par les machines, les chaudières, les soutes à charbon, etc.

Dans le cas où le navire n'aurait pas d'acte de nationalité, le tonnage brut serait évalué d'après les règles en usage en France, les frais de jaugeage étant d'ailleurs à la charge des navires.

Art. 13. — La ville ne pourra échouer à la fois deux ou plusieurs navires dans la forme, sans l'assentiment des armateurs ou de leurs représentants.

Lorsque plusieurs navires occuperont ensemble la forme, les taxes s'établiront sur la somme des tonnages, comme s'il s'agissait d'un seul navire.

Le partage de la taxe totale ainsi établie se fera au prorata du tonnage réel de chaque navire.

Art. 14. — La ville ouvrira dans les bureaux de l'officier de port un registre sur lequel les navires seront inscrits dans l'ordre et à la date de leur demande d'admission. Ils seront admis dans cet ordre.

Par exception, il sera accordé un tour de faveur aux navires coulant bas d'eau, aux navires de l'État ou employés aux services de l'État, à charge par eux de se conformer aux dispositions du tarif en vigueur.

Le registre destiné à recevoir les demandes sera communiqué sans déplacement à toute personne intéressée à en prendre connaissance.

Art. 15. — Le tarif défini ci-dessus pourra être revisé tous les cinq ans en suivant les formalités qui ont précédé son adoption.

Digitized by Google

Toutefois, la ville pourra, si elle le juge convenable, abaisser les taxes au-dessous des maxima déterminés par le tarif.

Les taxes ainsi abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois.

Les réductions ainsi opérées seront applicables à tous les propriétaires de navires.

Tous changements apportés aux taxes seront annoncés par des affiches placardées au moins quinze jours avant l'époque fixée pour la mise à exécution et ne pourront être mis en vigueur qu'après l'homologation du Ministre des travaux publics.

Art. 16. — Les dispositions contraires des décrets des 24 février 1875 et 29 juillet 1889 sont abrogées.

(N° 93)

[30 janvier 1897]

Décret portant déclaration d'utilité publique et concession à la compagnie des chemins de fer de l'Ouest des voies ferrées destinées à desservir les quais du bassin de Penhouët au port de Saint-Nazaire.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont déclarées d'utilité publique les voies ferrées, tant établies qu'à établir sur les quais du bassin de Penhouët, au port de Saint-Nazaire, suivant les dispositions générales du plan susvisé du 4 juillet 1894.

Art. 2. — Est approuvée la convention passée, le 30 janvier 1897, entre le Ministre des travaux publics, au nom de l'État, et la compagnie des chemins de fer de l'Ouest pour la concession des voies ferrées dont il s'agit.

Cette convention, ainsi que le cahier des charges et le plan général ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

Digitized by Google

I.

CONVENTION.

Entre le Ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État et sous la réserve de l'approbation des présentes par décret délibéré en conseil d'État,

D'une part;

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de « Compagnie des chemins de fer de l'Ouest », ladite Compagnie représentée par MM. Delarbre, président, et Delessert, vice-président du conseil d'administration, élisant domicile au siège de ladite société, à Paris, 20, rue de Rome, et agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par délibération du conseil d'administration, en date du 21 janvier 1897, autorisé à l'effet des présentes par une résolution de l'assemblée générale des actionnaires du 31 mars 1892,

D'autre part ;

A été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le Ministre des travaux publics concède au nom de l'État à la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, qui accepte cette concession, les voies ferrées établies ou à établir pour transporter, entre la gare et les quais du bassin de Penhouët à Saint-Nazaire, à l'aide soit de locomotives, soit de chevaux, au gré de la compagnie concessionnaire, les marchandises par wagon complet en provenance ou à destination du réseau de ladite compagnie de l'Ouest, après ou avant leur transport sur le chemin de fer.

Cette concession est faite aux clauses et conditions déterminées par le cahier des charges annexé à la présente convention.

Art. 2. — Les travaux nécessaires à l'établissement des voies ferrées dont il s'agit ayant le caractère des travaux complémentaires que la compagnie de l'Ouest peut être autorisée à exécuter, en vertu de la convention du 17 juillet 1883, approuvée par la loi du 20 novembre 1883, les dépenses qui seront faites pour leur établissement et leur exploitation, ainsi que les recettes qui en proviendront, seront comprises dans les comptes de la compagnie, et l'imputation en sera faite conformément aux dispositions de ladite convention.

Art. 3. — Les frais d'enregistrement de la présente convention seront supportés par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

Fait double à Paris, le 30 janvier 1897.

Digitized by Google

II.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le présent cahier des charges a pour objet le maintien, l'extension et l'exploitation des voies ferrées, des quais du bassin de Penhouët à Saint-Nazaire, concédées à la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, désignées ci-après, savoir :

a) Une voie de circulation, figurée sur le plan par des traits bleus et rouges avec liseré vert, qui se détache des voies de la gare maritime de l'Ouest pour revenir à son point de départ, après avoir desservi tous les quais du bassin de Penhouët, en passant par le pont roulant de l'écluse. Cette voie est doublée sur les quais des Grands-Puits, des Darses-aux-Gabarres et des Charbonniers, et les deux voies de circulation parallèles établies sur ces quais sont reliées par des diagonales;

b) Sur le quai de Méans, une voie de manœuvre et de manutention qui se relie à l'une de ses extrémités par une plaque à une voie de manœuvre du quai des Charbonniers ;

c) Sur le quai de la Prise-d'Eau et sur le quai des Formes-de-Radoub une voie de manœuvre et de manutention reliée par des communications à la voie de circulation. A l'extrémité sud du quai de la Prise-d'Eau, cette voie est, en outre, reliée par plaques à la voie du quai de la Cale-aux-Bois ;

d) Sur le quai de Penhouët, une voie de manœuvre et de manutention reliée à la voie des quais de la Prise-d'Eau et des Formes-de-Radoub par trois voies transversales dont les deux extrêmes passent sur les quais du Brivet et des Antiques ;

e) Sur le quai de la Cale-aux-Bois, deux voies de manœuvre et de manutention se détachant par un tronc commun de la voie de circulation vers le quai de la Prise-d'Eau, pour aboutir, par un autre tronc commun, sur le quai de la Ville où ce tronc est relié par plaque à la voie de manœuvre de ce quai ;

f) Une voie de manœuvre et de manutention qui se détache de la voie de circulation le long de l'avenue de la Cale-aux-Bois pour desservir le quai des Frégates. De cette voie se détache par plaque une voie qui dessert le quai de la Ville ;

g) Une voie de manœuvre et de manutention qui se détache par plaques de la voie du quai des Frégates pour se relier par plaques à la voie de manœuvre du quai des Grands-Puits et aux voies de la gare d'Orléans, après avoir franchi le pont roulant en tronc commun avec la voie de circulation, à laquelle elle se raccorde en ce point par aiguille ;

Digitized by Google

h) Sur le quai des Grands-Puits, trois voies reliées entre elles et à la voie intérieure de circulation par plaques et par aiguilles, et dont une se prolonge sur le quai des Darses-aux-Gabarres et sur le quai des Charbonniers ;

i) Sur le quai des Charbonniers, trois voies dont l'une forme le prolongement de la voie des Darses-aux-Gabarres, et qui sont reliées entre elles et à la voie de circulation par plaques et par aiguilles.

Les voies concédées seront affectées au service des marchandises ; la traction y sera faite à l'aide de locomotives ou de chevaux.

Art. 2. — Les nouvelles voies tracées en rouge sur le plan susvisé pourront n'être établies que successivement, dans la mesure déterminée par le Ministre des travaux publics.

Elles devront y être posées et le service d'exploitation devra y être établi dans un délai maximum d'un an, à partir de la notification de l'approbation des projets de détail.

Le reste comme au type (*).

(N° 94)

[31 janvier 1897]

Décret déclarant d'utilité publique les voies ferrées destinées à desservir le port de la Pallice.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu.

Décrète :

Art. 1er. — Sont déclarées d'utilité publique les voies ferrées établies ou à établir sur les quais du port de la Pallice, suivant les dispositions générales du projet dressé par l'administration des chemins de fer de l'État, et notamment le plan général en date du 13 décembre 1892, qui restera annexé au présent décret.

TITRE I.

DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE-TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Ces voies comprennent :

1° Les voies établies ou à établir sur les quais et arrière-quais du

---

(*) Voir le type *Ann.* 1888, p. 541, et *Journal officiel* du 5 février 1897.

Digitized by Google

bassin énumérés ci-après, qui sont figurées sur les plans n° 1 *bis* et n° 2 du dossier d'enquête d'utilité publique (*).

A. — Halte :

Une transversale reliant le groupe des voies de la halte formant le terminus de la ligne de la Rochelle à la Pallice avec le groupe des voies du quai nord, au moyen d'une batterie de plaques tournantes.

B. — Arrière-quai nord :

Les voies desservant l'arrière-quai nord, au nombre de cinq, sont parallèles au mur de quai (deux sont en place, une troisième est amorcée), quatre d'entre elles sont en prolongement des voies de la halte; la cinquième voie est en partie établie parallèlement aux précédentes, au-delà de la chaussée de ceinture; elles sont limitées au droit de l'extrémité ouest du bassin.

Un pont à bascule de 20 tonnes est établi sur la deuxième voie.

Cette deuxième voie est prolongée; elle traverse le boulevard de ceinture à son extrémité et suit le brise-lames sur toute sa longueur; elle sera plus tard doublée, dans la partie du brise-lames seulement, d'une autre voie desservant des estacades projetées, qui recevront deux voies reliées avec elle par trois transversales.

De cette voie se détachera un raccordement passant au sud de la maison du gardien du phare et se prolongeant le long de l'extrémité sud du brise-lames.

Ce groupe est relié avec le groupe du quai nord à l'aide de trois batteries de plaques tournantes par trois voies transversales.

La voie longeant le brise-lames sera établie de façon à laisser toute facilité pour l'installation éventuelle d'un chemin de fer portatif destiné à transporter les torpilles, sans manutention ni changement de suspension, à bord des torpilleurs.

C. — Quai nord :

Les voies qui desservent le quai nord sont au nombre de quatre au droit de la halte, et au nombre de trois (dont deux en place et une amorcée), sur le reste du quai; elles se détachent de la voie principale et sont posées parallèlement au mur de quai.

Ces voies sont reliées quatre fois entre elles au moyen de plaques; une diagonale et trois raccordements en boucles permettent les communications directes d'une voie à l'autre.

Le groupe des voies du quai nord est relié :

Au groupe des voies de la halte au moyen d'une batterie de plaques, par une voie transversale;

Au groupe des voies d'arrière-quai nord au moyen de trois batteries de plaques, par voies transversales;

Au groupe des voies du quai de l'Entrepôt à l'aide d'une plaque, par la voie du quai est.

(*) Les voies établies sont tracées en traits pleins. — Les voies à établir sont indiquées en traits pointillés.

Digitized by Google

D. — Quai est :

Une voie est établie sur le quai et parallèlement au mur de quai : elle sert de liaison, au moyen de plaques tournantes, entre les voies du groupe desservant le quai nord et les voies du groupe desservant le quai de l'Entrepôt.

E. — Quai de l'Entrepôt :

Les voies desservant le quai de l'Entrepôt se détachent par aiguille du groupe des voies du quai nord ; elles sont au nombre de cinq (trois sont établies). A l'origine la voie est unique, puis elle se divise en deux faisceaux affectés à chaque côté du quai.

Le premier faisceau comprend trois voies (deux sont établies), parallèles au mur de quai ; elles sont reliées trois fois entre elles au moyen de plaques ; deux diagonales (une seule est établie) permettent la communication directe d'une voie à l'autre.

Le deuxième faisceau comprend deux voies (une seule est établie) parallèles au mur de quai, reliées deux fois entre elles à l'aide de plaques tournantes.

Les deux faisceaux communiquent deux fois entre eux au moyen de plaques par deux transversales.

Le groupe des voies du quai de l'Entrepôt est relié :

Au groupe des voies du quai nord à l'aide d'une batterie de plaques par la voie du quai est :

Au groupe des voies du quai sud au moyen de deux batteries de plaques.

F. — Quai sud :

Les voies desservant le quai Sud, au nombre de trois (deux sont établies), se détachent par aiguilles des voies du quai de l'Entrepôt ; elles suivent une direction parallèle au mur de quai.

La deuxième voie est prolongée jusqu'à la première cale de radoub en vue du raccordement par plaque de la voie la desservant.

Ces voies sont reliées quatre fois entre elles à l'aide des batteries de plaques. Le groupe des voies du quai sud communique avec le groupe des voies du quai de l'Entrepôt, au moyen de deux batteries de plaques avec le groupe des voies d'arrière-quai sud au moyen de trois batteries de plaques par trois voies transversales.

G. — Arrière-quai sud :

Les voies desservant l'arrière-quai sud, au nombre de quatre (une seule est établie), se détachent par aiguille des voies du quai sud. A l'origine la voie est unique.

Ces voies, qui suivent une direction parallèle au mur de quai, sont reliées trois fois entre elles au moyen de plaques.

Une voie annexe de ce groupe est projetée au-delà de la chaussée de ceinture : elle sera reliée trois fois, à l'aide de plaques aux voies voisines et pourra être reliée par une diagonale à la voie d'accès au quai sud.

Le groupe des voies de l'arrière-quai sud communique :

Digitized by Google

Au groupe des voies du quai sud à l'aide de trois batteries de plaques par trois voies transversales.

II. — Cales de radoub :

La voie des cales de radoub, en six tronçons, contourne ces dernières parallèlement aux murs d'enceinte. A chaque changement de direction de la voie est placée une plaque pour permettre la jonction de deux tronçons consécutifs.

Des traversées sont réservées pour le passage des voitures et des piétons sur toutes les voies établies autour du bassin, soit sur les quais, soit sur les arrières-quais.

2° La voie projetée sur le boulevard Nord figurée sur les plans n° 1 *bis* et n° 7 du dossier d'enquête d'utilité publique. — Cette voie se détachera, par rebroussement, de la voie actuelle du brise-lames, passera entre les terrains concédés à la marine et à la ville de la Rochelle et suivra l'accotement sud du boulevard Nord sur toute sa longueur.

3° La voie projetée sur le boulevard Sud figurée sur les plans n° 1 *bis* et 13 du même dossier. — Cette voie se détachera de la voie de tiroir du port, franchira les terrée-pleins au moyen d'un pont métallique d'une seule portée, d'une ouverture de 40m,50, et viendra suivre l'accotement du boulevard Sud, dont une partie sera desservie par rebroussement.

Toutes les voies décrites aux trois paragraphes de cet article sont des voies de manutention et de manœuvre.

Les plans généraux susvisés resteront annexés au présent décret.

La construction, l'entretien et l'exploitation des voies seront effectués par l'administration des chemins de fer de l'État, aux clauses et conditions suivantes :

Art. 2. — Toutes les voies ci-dessus seront affectées au service des marchandises, la traction y sera faite à l'aide de locomotives ou de chevaux.

Les voies prolongeant celles de la halte jusqu'au brise-lames seront affectées au service des voyageurs et des marchandises.

Art. 3. — Les nouvelles voies ne seront établies que successivement, au fur et à mesure des besoins reconnus et dans la mesure déterminée par le Ministre des travaux publics.

Les voies devront être posées, et le service de l'exploitation devra y être établi dans un délai maximum d'un an à partir de la notification de l'approbation des projets de détail.

Pour celles de ces voies qui doivent occuper, sur le terre-plein du quai, des emplacements non encore créés, ce délai d'un an courra à partir du jour où les emplacements les concernant seront régulièrement livrés à l'administration des chemins de fer de l'État.

Art. 4. — En cours d'exécution, et pendant toute la durée de l'exploitation, l'administration des chemins de fer de l'État aura la faculté de proposer des modifications ou additions aux dispositions de détail adop-

Digitized by Google

tées. Ces modifications ou additions ne pourront être effectuées qu'avec l'approbation de l'administration supérieure.

De son côté, l'administration supérieure pourra ordonner d'office, dans la disposition des voies ferrées, les modifications de détail dont l'expérience ou les changements à faire sur les voies publiques feraient connaître la nécessité.

Dans tous les cas, les frais de ces modifications seront supportés intégralement par le budget des chemins de fer de l'État.

Art. 5. — Les chaussées existantes seront établies suivant un profil régulier se raccordant avec le pavage projeté des quais, l'écoulement des eaux pluviales y sera assuré, et des contre-rails seront posés au fur et à mesure des besoins constatés par l'expérience et des projets approuvés par le Ministre des travaux publics.

Art. 6. — L'administration des chemins de fer de l'État sera tenue de rétablir et d'assurer aux frais de son budget les écoulements d'eau qui seraient arrêtés, suspendus ou modifiés par ses travaux.

Elle rétablira de même les communications publiques ou particulières que ces travaux l'obligeraient à modifier.

Art. 7. — La démolition des chaussées et des terre-pleins et l'ouverture des tranchées pour la pose et l'entretien des voies seront exécutées avec toute la célérité et toutes les précautions convenables.

Art. 8. — Le déchet résultant de la démolition et du rétablissement des chaussées sera couvert par des fournitures de matériaux de la nature et de la qualité de ceux qui sont employés dans lesdites chaussées.

Les vieux matériaux, provenant des anciennes chaussées remaniées ou refaites à neuf et qui n'auront pas trouvé leur emploi dans la réfection, seront laissés à la libre disposition de l'administration des chemins de fer de l'État.

Les fers, bois et autres éléments constitutifs des voies ferrées, ainsi que leurs accessoires, devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination.

Art. 9. — Les travaux d'établissement seront exécutés sous le contrôle des ingénieurs du service maritime.

Ils seront conduits de manière à nuire le moins possible à la liberté et à la sûreté de la circulation.

On devra observer pour l'éclairage et la garde des chantiers les règles ordinaires de la voirie.

Art. 10. — A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de voies assez étendues pour être livrées à la circulation, il sera procédé à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception des travaux par les ingénieurs chargés du contrôle; sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, l'administration supérieure autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation des voies dont il s'agit.

Après cette autorisation, l'administration des chemins de fer de l'État pourra mettre en service lesdites parties de voies et y percevoir les prix ci-après déterminés.

Digitized by Google

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 11. — Les voies ferrées et leurs accessoires devront être entretenus constamment en bon état, de manière que la circulation soit toujours facile et sûre, tant pour les wagons circulant sur les rails que pour les voitures qui les franchissent et pour le public.

Cet entretien comprendra non seulement la surface existant entre les rails de chaque voie ferrée, mais encore, à droite et à gauche, une largeur de 50 centimètres bordant chaque rail.

Lorsque, pour la construction ou la réparation des voies ferrées, il sera nécessaire de démolir des parties pavées ou empierrées de la voie publique, situées en dehors de la zone ci-dessus indiquée, il devra être pourvu à l'entretien de ces parties pendant six mois à dater de la réception provisoire des ouvrages exécutés.

Il en sera de même pour tous les ouvrages souterrains, lorsqu'ils auront été modifiés du fait de la pose des voies.

Art. 12. — L'entretien et la réparation des voies ferrées et le service de l'exploitation seront soumis au contrôle et à la surveillance de l'administration supérieure.

Le service de l'entretien et de l'exploitation est d'ailleurs assujetti aux règlements généraux de police et de voirie intervenus ou à intervenir, et notamment à ceux qui seront rendus pour régler la circulation et le stationnement des wagons et des machines et des limites d'heures entre lesquelles cette circulation ne pourra avoir lieu.

TITRE III.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU SERVICE DES MARCHANDISES.

Art. 13. — L'administration des chemins de fer de l'État est autorisée à percevoir des droits de péage, de transport et de location de wagons qui sont fixés ci-après, sous réserve des modifications ultérieures prévues par l'article 14 du présent décret.

1° *Transports faits par l'administration des chemins de fer de l'État.*

Les marchandises de toute nature, par wagon complet, en provenance ou à destination du réseau de l'État, ne sont assujetties à aucune taxe.

L'administration des chemins de fer de l'État assure le transport des wagons à charger ou à décharger, mais seulement jusqu'au point des voies de quai accessibles par aiguille, le plus voisin du point désigné par les expéditeurs ou les destinataires. Les manœuvres et déplacements nécessaires pour amener les wagons soit sur les voies non accessibles, par aiguille, soit successivement, dans la même journée, à portée des

Digitized by Google

mêmes points ou des mêmes engins de chargement ou de déchargement, ne sont pas à la charge de l'administration des chemins de fer de l'État et seront faits par les expéditeurs ou les destinataires, à leurs frais et sous leur propre responsabilité.

Quelle que soit la nature de la marchandise à prendre ou à livrer sur les voies des quais, le chargement ou le déchargement de cette marchandise sur les wagons devra être effectué par les soins, aux frais et sous la responsabilité de l'expéditeur ou du destinataire.

Les marchandises autres que celles expédiées directement au port, qui, adressées d'abord en gare, seraient en cours de transport ou à l'arrivée en gare, avant ou après déchargement, l'objet d'une demande de réexpédition au port, seront passibles de nouveaux frais de gare, et, s'il y a lieu, de nouveaux frais de chargement.

Lorsque les exigences du service le permettront, exigences dont l'administration des chemins de fer de l'État sera seule juge, cette administration pourra se charger du transport des marchandises entre les navires et les entrepôts particuliers.

A. — Tarif par tonne, quelle que soit la longueur du parcours, applicable aux marchandises de toute nature, par wagon complet, en provenance ou à destination d'entrepôts particuliers : 30 centimes par tonne.

Ce prix comprend le transport des wagons à charger ou à décharger depuis un point des voies de quais voisin du navire, soit jusqu'à un autre point des mêmes voies ou des voies de la gare, soit jusqu'en-deçà de l'aiguille ou de la plaque tournante reliant lesdites voies à un embranchement particulier.

La taxe ci-dessus sera calculée par poids de 10 kilogrammes ou centième de tonne, en comptant un minimum de poids de 4.000 kilogrammes par expédition.

B. — Tarif par wagon, la manutention, les manœuvres et la traction étant faites par le commerce : 3 francs par wagon et par période indivisible de vingt-quatre heures. — Ce prix de 3 francs comprend les droits de péage.

Les taxes prévues au troisième paragraphe de l'article 21 ci-après seront perçues, s'il y a lieu, en outre des prix par tonne ou par wagon ci-dessus fixés.

2° *Transports faits par leur propre matériel par d'autres entreprises, en vertu du deuxième paragraphe de l'article 6 de la loi du 11 juin 1880.*

Sur les voies de manœuvre et de manutention définies à l'article 1er du présent décret, l'exploitation devra être assurée exclusivement par l'administration des chemins de fer de l'État.

Les conditions de l'usage de ces voies par une entreprise étrangère à ladite administration des chemins de fer de l'État seront réglées, comme

Digitized by Google

en matière de gare commune, soit par convention spéciale conclue entre les parties intéressées, soit, à défaut d'entente entre elles, par le Ministre des travaux publics. Le règlement sera basé sur le loyer correspondant aux frais d'établissement desdites voies et sur les dépenses de leur exploitation.

Art. 14. — Les propositions de l'administration des chemins de fer de l'État visant soit le relèvement, soit l'abaissement des tarifs dans les limites des maxima fixés à l'article 13 ci-dessus, soit les conditions de l'application desdits prix, et, en général, toutes les propositions de l'administration des chemins de fer de l'État relatives aux tarifs concernant l'exploitation des voies ferrées faisant l'objet du présent décret, devront être soumises à l'homologation du Ministre des travaux publics dans les mêmes conditions que les tarifs de transport sur le chemin de fer de l'État.

La perception des taxes devra être faite indistinctement et sans aucune faveur.

Art. 15. — Les délais de transport, tels qu'ils sont ou seront réglés pour le transport sur le chemin de fer de l'État par les arrêtés intervenus ou à intervenir, soit par les conditions d'application des tarifs spéciaux en vigueur sur le chemin de fer, seront augmentés de vingt-quatre heures pour toutes les marchandises en provenance ou à destination des voies ferrées faisant l'objet du présent décret.

Pour les wagons en provenance ou à destination d'entrepôts particuliers, le délai de transport sera, au maximum de vingt-quatre heures, comptées du moment où le wagon prêt à être expédié aura été remis à l'administration des chemins de fer de l'État.

Art 16. — En cas d'encombrement sur les voies faisant l'objet du présent décret, les délais stipulés à l'article 15 peuvent être augmentés, sur la demande de l'administration des chemins de fer de l'État et l'avis de l'ingénieur en chef du contrôle, par un arrêté préfectoral, affiché dans la ville de la Rochelle et sur le port de la Pallice.

Art. 17. — L'administration des chemins de fer de l'État devra exécuter constamment avec soin, exactitude, célérité et sans tour de faveur, à ses frais et par ses propres moyens, le transport des marchandises qui lui seront confiées. Elle sera tenue, à cet effet, de fournir le nombre de wagons, de chevaux ou de machines réclamés par les besoins du service, en se conformant aux prescriptions de l'administration supérieure.

TITRE IV.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 18. — Aucune indemnité ne pourra être réclamée par l'administration des chemins de fer de l'État pour les causes ci-après :

Dommage aux voies ferrées ou à leurs accessoires, occasionnés par le roulage ordinaire :

Digitized by Google

État de la chaussée ou influence pouvant en résulter pour l'entretien de ces voies ;

Ouverture de nouvelles voies de communication et établissement de nouveaux services de transport en concurrence avec celui qui fait l'objet du présent décret ;

Trouble et interruption du service qui pourraient résulter soit des mesures d'ordre et de police, soit de travaux exécutés sur ou sous la voie publique, tant par les services de l'État que par les compagnies et les particuliers dûment autorisés ;

Enfin, toute circonstance résultant du libre usage de la voie publique.

Les indemnités qui seraient dues à des tiers, pour tous dommages pouvant résulter de la construction ou de l'exploitation des voies ferrées, imputables à la faute ou à la négligence de l'administration des chemins de fer de l'État, seront à sa charge.

L'administration de la marine sera autorisée à utiliser les voies projetées pour transporter en temps de guerre les approvisionnements de charbon du parc, situé en E du plan, à bord des torpilleurs ou des autres bâtiments de guerre accostés aux quais du bassin.

Art. 19. — En cas d'interruption des voies ferrées, par suite des travaux exécutés sur la voie publique ou sur le port, l'administration des chemins de fer de l'État pourra être tenue de rétablir provisoirement les communications en déplaçant momentanément ses voies.

Art. 20. — Les agents de l'administration des chemins de fer de l'État et les cantonniers qui seront chargés de la surveillance et de l'entretien des voies ferrées pourront être présentés à l'agrément du préfet et assermentés ; ils auront, dans ce cas, qualité pour dresser des procès-verbaux.

Art. 21. — L'administration supérieure se réserve le droit d'autoriser les prolongements ou embranchements sans que l'administration des chemins de fer de l'État puisse prétendre à aucune indemnité.

L'exploitation de ces prolongements ou embranchements sera à la charge de leur propriétaire et n'incombera pas à l'administration des chemins de fer de l'État, dont le service se bornera à transporter, dans les conditions prévues au présent décret, les marchandises en provenance ou à destination du chemin de fer jusqu'à ou depuis l'origine, sur les voies du port, de ces prolongements ou embranchements.

Elle percevra pour la location, la fourniture et l'envoi de son matériel en circulation sur lesdits prolongements ou embranchements, 12 centimes par tonne pour le premier kilomètre, et 4 centimes pour tout autre kilomètre en sus du premier, avec un minimum de tonnage de 4 000 kilogrammes.

Les wagons devront être restitués à l'administration des chemins de fer de l'État, à l'origine de l'embranchement, avant six heures du soir, le jour même où ils auront été livrés par elle, mais à la condition expresse qu'ils auront été mis à la disposition de l'intéressé avant huit heures du matin.

Digitized by Google

Passé ce délai, il sera dû, par journée indivisible de vingt-quatre heures, et par wagon non restitué, les droits de stationnement édictés par l'arrêté ministériel qui règle annuellement le tarif des frais accessoires sur le chemin de fer.

Il ne pourra circuler sur les voies ferrées faisant l'objet du présent décret, en dehors du matériel du chemin de fer de l'État, que du matériel remplissant les conditions de construction et de bon état d'entretien, de nature à en permettre la circulation dans les trains du chemin de fer de l'État.

Dans le cas de difficultés pour l'exécution du présent article entre l'administration des chemins de fer de l'État et les propriétaires de prolongements ou d'embranchements, l'administration supérieure statuera sur ces difficultés.

(N° 95)

[24 février 1897]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'une ligne de tramway à traction électrique entre le Havre et Montivilliers.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des Travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement dans le département de la Seine-Inférieure, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway, à traction électrique, destinée au transport des voyageurs et des messageries entre le Havre et Montivilliers.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai d'un an à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — La ville du Havre est autorisée à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges susvisé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 30 janvier 1897, entre le maire du Havre, au nom de la ville, et la compagnie

Digitized by Google

française des voies ferrées économiques, pour la rétrocession du tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visé resteront annexés au présent décret.

TRAITÉ DE RÉTROCESSION.

Entre les soussignés :

M. T. Marais, maire de la ville du Havre, agissant en cette qualité, et en vertu des délibérations du conseil municipal, en date des 13 décembre 1893, 11 septembre 1895, 16 octobre 1895, 12 août 1896 et 23 décembre 1896.

D'une part ;

Et la compagnie française des voies ferrées économiques, société anonyme au capital de 5 millions de francs, dont le siège est à Paris, 3, rue Lafayette, représentée au présent par M. Ludovic Eynac, chevalier de la Légion d'honneur, ancien préfet, membre du conseil d'administration de la compagnie, spécialement délégué aux fins des présentes par une délibération en date du 14 août 1896, dont un extrait est ci-annexé,

D'autre part ;

A été arrêté et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La ville du Havre s'engage à demander immédiatement à l'État et à rétrocéder à la compagnie française des voies ferrées économiques, représentée au présent comme il est dit ci-dessus, la concession jusqu'au 31 décembre 1943 d'une ligne de tramway à traction électrique avec fil aérien, entre le Havre et Montivilliers, destinée au transport des voyageurs et des messageries. Le mode de traction sus-indiqué ne pourra être changé par la compagnie qu'avec le consentement de l'administration municipale.

Bien que la ville du Havre soit officiellement demanderesse en concession, il incombera à la compagnie de composer sans aucun retard les dossiers réglementaires et de se soumettre, aux lieu et place de la ville, à toutes les conditions exigées par les administrations compétentes pour obtenir toutes les autorisations nécessaires.

Art. 2. — Cette rétrocession, qui n'aura d'effet qu'en vertu du décret à intervenir, approuvant le présent traité, est faite aux conditions suivantes :

1° La compagnie française des voies ferrées économiques déclare accepter cette rétrocession. Elle lui est consentie conformément à la loi du 11 juin 1880 et aux conditions stipulées dans le cahier des charges ci-annexé, qui est établi d'accord entre les parties contractantes, suivant la forme du cahier des charges annexé à la loi précitée, conditions auxquelles elle déclare expressément souscrire :

Digitized by Google

2° La ville pourra faire surveiller par ses agents l'exécution de tous les travaux tant de premier établissement que d'entretien du réseau et du matériel, ainsi que la régularité du service. Cette surveillance aura pour objet exclusif de permettre à la ville de signaler à l'ingénieur du contrôle les infractions qui pourraient être commises par la compagnie. La compagnie devra fournir à cet égard aux agents de la ville toutes les explications et tous les renseignements nécessaires ;

3° La compagnie française des voies ferrées économiques sera, en conséquence, assujettie envers la ville du Havre à toutes les obligations imposées par ledit cahier des charges, et la garantira, envers qui de droit, de toute responsabilité pouvant résulter de la construction et de l'exploitation des lignes concédées.

4° Il est spécifié, conformément à l'article 30 de la loi du 11 juin 1880, que, dans la rédaction dudit cahier des charges, seront modifiés les articles ou portions d'articles suivants du cahier des charges types : 1er, 5, 6, 7, 11, 12, 15, 23, 31 et 37, et supprimés les articles 24, 25, 26, 27, 29, 30, 32, 38 et 39.

Art. 3. — La compagnie s'oblige éventuellement à paver, dans les conditions spécifiées par l'article 6, paragraphe 2, du cahier des charges, les voies établies sur les boulevards François Ier et de Graville, dans le cas où l'administration municipale reconnaîtrait la nécessité de substituer le pavage à l'empierrement.

Art. 4. — A titre de droit de stationnement sur la voie publique, la compagnie rétrocessionnaire payera, chaque année, à la ville du Havre, en lui garantissant un minimum de 4.000 francs, une participation de 2 1/2 0/0 sur la recette brute (impôts déduits) réalisée sur la ligne faisant l'objet de la présente convention.

La liquidation de ce pourcentage sera faite tous les trois mois par les soins de la compagnie, sur un état dressé d'après les feuilles de perception des conducteurs de ses voitures, et la ville aura le droit de faire faire, par un de ses délégués, le pointage de ces états avec lesdites feuilles.

Ces états seront remis à la ville au plus tard un mois après la fin de chaque trimestre; ils seront vérifiés et acceptés par la ville dans le courant du mois suivant, et le montant de chaque état sera versé à la caisse municipale aussitôt après.

Art. 5. — Le rétrocessionnaire sera tenu de transporter gratuitement les employés des services municipaux dans l'intérieur de la ville, en uniforme ou munis de cartes. Toutefois, il ne sera pas reçu dans un train plus de six employés à la fois. Les employés du service des eaux seront transportés dans ces conditions jusqu'à Harfleur.

Art. 6. — La ville aura toujours le droit de racheter la rétrocession à partir de la trentième année de cette rétrocession.

Ce rachat aura lieu dans les conditions déterminées par l'article 19 du cahier des charges pour le rachat par l'État.

Art. 7. — Toutes les installations projetées pour le matériel fixe à

Digitized by Google

établir sur la voie publique, ainsi que la disposition, la forme et les dimensions du matériel roulant, devront être soumises à l'approbation de l'administration municipale.

Art. 8. — La compagnie française des voies ferrées économiques devra, dans un délai de six mois, constituer une société anonyme spéciale, dont le siège social, ainsi que la direction et les bureaux de l'exploitation, seront fixés au Havre, pour la construction et l'exploitation du réseau concédé. Cette société devra être agréée par l'administration municipale du Havre, et la substitution devra être approuvée par un décret délibéré en conseil d'État.

L'administration municipale s'engage à faire, pour ce qui la concerne, toutes les démarches et diligences nécessaires pour obtenir le décret déclaratif d'utilité publique, conformément à l'article 29 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 9. — Avant la signature de l'acte de concession, le rétrocessionnaire déposera à la Caisse des dépôts et consignations une somme de 10.000 francs en numéraire ou en rentes sur l'État, calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert au profit de ladite caisse, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les quatre cinquièmes en seront rendus au concessionnaire par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 10. — Le rétrocessionnaire devra faire élection de domicile au Havre. Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite à la sous-préfecture du Havre.

Art. 11. — Les frais de timbre et d'enregistrement auxquels donneront lieu le cahier des charges susrelaté ainsi que le présent traité, seront supportés par la compagnie rétrocessionnaire.

Fait en double exemplaire au Havre, le 30 janvier 1897.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — La ligne de tramway qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs et des messageries.

Digitized by Google

La traction aura lieu par moteur électrique avec fil aérien, ou par tous autres moteurs mécaniques approuvés par le Ministre des travaux publics, sur la proposition du concessionnaire.

Art. 2. — La ligne partira du Havre (chaussée des États-Unis), à l'est de la rue Augustin-Normand, et empruntera les voies publiques ci-après désignées :

Chaussées des États-Unis, boulevard François Ier, rue Frédérick-Lemaitre, Séry, Gustave-Cazavan, Saint-Quentin, place de l'Hôtel-de-Ville (côté ouest), rue de l'Orangerie, Jules-Lecesne, cours de la République (contre-allée entre les rues Magellan et Turgot), rue Demidoff, boulevard de Graville, route Nationale n° 14 (entre Graville-Sainte-Honorine et Harfleur) et route Nationale n° 25 (entre Harfleur et Montivilliers), pour aboutir à Montivilliers (place Assiquet).

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de trois mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être commencés dans un délai de trois mois à partir de l'approbation des projets par l'autorité compétente.

Ils seront poursuivis et terminés de telle façon que la ligne soit livrée à l'exploitation dans un délai d'un an après la date du commencement des travaux.

Art. 4 à 10. — *Comme au type.*

Art. 11. — Les voitures devront s'arrêter en pleine voie, pour prendre ou laisser des voyageurs, sur tous les points du parcours dans l'intérieur de la ville du Havre, sauf dans les courbes et sur les 50 mètres qui précèdent les stations, et sur les points où l'autorité compétente jugerait ces arrêts dangereux pour la sécurité des voyageurs montant ou descendant. Sur la ligne suburbaine, les voitures ne seront obligées de s'arrêter qu'aux points déterminés à l'avance.

Le nombre et l'emplacement des gares, stations et haltes seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs à des points déterminés à l'avance, d'accord entre l'administration municipale et la compagnie rétrocessionnaire.

Le reste comme au type (*).

(*) Voir le type, *Ann.* 1882, p. 292, et *Journal officiel* du 1er mars 1897.

Digitized by Google

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT.

(N° 96)

[17 avril 1896]

Travaux publics. — Décompte. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (Sieur Crillon.)

Art. 11. — Sujétions résultant d'une nouvelle réglementation des carrières au cours de l'exécution des travaux. Rejet d'une demande d'indemnité : l'entrepreneur, qui était soumis pour l'exploitation des carrières, aux termes de l'article 11 du cahier des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866, aux mesures de police et de précautions prescrites par le préfet ou par l'ingénieur, était tenu, à plus forte raison, d'observer les règlements généraux relatifs à cette exploitation (VIII).

Art. 16. — Retenue d'un centième pour secours aux ouvriers blessés. — La retenue d'un centième n'ayant pas été opérée et l'administration ayant payé des secours à des ouvriers blessés au cours d'une instance entre ces derniers et l'entrepreneur, c'est avec raison que le remboursement du montant desdits secours est ordonné au profit de l'entrepreneur, alors que l'instance engagée s'est terminée par la condamnation de l'entrepreneur à une indemnité envers les ouvriers (X).

Art. 32. — Augmentation ou diminution de plus d'un tiers sur certains ouvrages. Indemnité allouée : il n'y a pas lieu de considérer l'ensemble des ouvrages comme ne constituant qu'une seule et même nature de travaux ; mais, isolément, chacun des ouvrages figurant sous un article spécial du bordereau et se trouvant rémunéré au moyen d'un prix distinct (VII).

Attachements signés sans réserves. — L'entrepreneur n'est pas recevable à revenir sur les énonciations contenues aux carnets d'attachements et arrêtées contradictoirement (I).

Griefs non justifiés : rejet (II-V).

Patente. — Augmentation des droits de patente au cours des

Digitized by Google

travaux. — Ce fait ne saurait être considéré comme une imprévision de nature à ouvrir en faveur de l'entrepreneur un droit à indemnité (IX).

Sujetions. — Digue exécutée en tronçons séparés, sur l'ordre de l'administration; allocation d'une indemnité (III).

Travail prétendu imprévu. Renvoi à une expertise (IV).

Travaux distraits de l'entreprise, et exécutés en régie sur l'ordre de l'administration. Allocation d'une indemnité à l'entrepreneur (VI).

I. Sur les réclamations *du sieur Crillon concernant les quantités d'ouvrages exécutées et les suppléments de prix qui devraient lui être alloués à raison de diverses sujétions, réclamations qui font l'objet des chefs nos 1 à 12, 14, 16 à 19, 21, 22 et 26 :*

Considérant qu'il résulte de la production des carnets d'attachements susvisés que ces carnets qui constatent les quantités d'ouvrages exécutées et les prix appliqués ont été acceptés et signés sans réserves par le sieur Crillon, à l'exception seulement de trois attachements de l'exercice 1884; que, dès lors, il n'était plus recevable à revenir sur les énonciations contenues aux carnets et arrêtées contradictoirement ; et qu'ainsi c'est à bon droit que les réclamations de l'entrepreneur sur ces chefs ont été rejetées par le conseil de préfecture ;

II. *En ce qui touche les réclamations concernant les travaux mentionnés aux attachements nos 168, 169 et 170, de l'exercice 1884, qui n'ont été acceptés que sous réserves formulées dans une lettre du 1er janvier 1885 :*

Considérant que ces réclamations concernent: 1° les quantités d'ouvrages exécutées; 2° les prix appliqués ;

Sur le 1er point :

Considérant que les quantités d'ouvrages ont été déterminées conformément aux jaugeages des 29 et 30 juillet 1884, et que le sieur Crillon ne justifie pas que ces jaugeages soient inexacts ;

Sur le 2e point :

Considérant que les réserves relatives aux prix appliqués portaient, d'une part, sur la digue d'Izerand, d'autre part, sur la digue Just;

III. *En ce qui concerne la digue d'Izerand :*

Considérant que le sieur Crillon fonde sa réclamation sur ce que, l'administration lui ayant imposé l'obligation d'exécuter la digue dont s'agit en tronçons séparés, il en est résulté pour l'entrepreneur une sujétion onéreuse ;

Digitized by Google

Considérant que l'existence de cette sujétion n'est pas déniée par l'administration; que la plus-value de 1 fr. 50 par mètre réclamée par le sieur Crillon n'est point exagérée ; que, dès lors, il y a lieu d'en faire application aux 164^{m3},84, qui figurent aux attachements dont s'agit et de lui allouer de ce chef une somme de 247 fr. 26;

IV. *En ce qui concerne la digue Just :*

Considérant que le sieur Crillon soutient que cette digue a constitué un ouvrage imprévu pour lequel il aurait droit à un prix nouveau; que l'état de l'instruction ne permet pas de statuer sur ce point et qu'il y a lieu de renvoyer ce chef à des experts;

V. *Sur le chef n° 15 concernant la digue basse de Serves :* — ... (Application du rabais : il ne s'agit pas d'un ouvrage imprévu);

VI. *Sur les conclusions du sieur Crillon tendant à ce qu'il lui soit alloué une indemnité de 1.302 francs pour travaux distraits de l'entreprise :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'administration a distrait de l'entreprise du sieur Crillon, pour les faire exécuter en régie, des travaux d'arrangement de matériaux à surface réglée, prévus par l'article 10, dernier paragraphe du devis, et rémunérés par le prix n° 15 du bordereau; que le sieur Crillon est fondé à demander de ce chef une indemnité ; que la somme de 1.302 francs par lui réclamée n'est point exagérée; qu'ainsi il y a lieu de faire droit à ses conclusions, et de réformer sur ce point l'arrêté attaqué ;

VII. *Sur la réclamation du sieur Crillon tendant à ce qu'il lui soit alloué une indemnité de 157.205 fr. 55 pour augmentation ou diminution de plus du tiers dans l'importance des divers ouvrages :*

Considérant que l'administration se fonde, pour faire rejeter cette réclamation, sur ce que les digues dont l'exécution était comprise dans le marché du sieur Crillon ne constitueraient qu'une seule et même nature d'ouvrages ;

Mais considérant que chacune de ces digues figure sous un article spécial du bordereau et se trouve rémunérée au moyen d'un prix distinct ; qu'ainsi le requérant est fondé à soutenir que chacune d'elles constitue un ouvrage différent et à réclamer l'application de l'article 32 des clauses et conditions générales ;

Considérant que l'état de l'instruction ne permet pas de statuer sur ce point et qu'il y a lieu de renvoyer l'examen de ce chef aux experts ;

VIII. *En ce qui touche les sujétions résultant de la nouvelle réglementation des carrieres :*

Digitized by Google

Considérant qu'aux termes de l'article 11 des clauses et conditions générales et de l'article 19 du devis l'entrepreneur était soumis, pour l'exploitation des carrières, aux mesures de police et de précautions prescrites par le préfet ou par l'ingénieur ; que, dès lors, et à plus forte raison, il était tenu d'observer les règlements généraux relatifs à cette exploitation ; qu'ainsi les modifications apportées à la réglementation des carrières par le décret du 4 septembre 1879 ne sauraient servir de base à une demande d'indemnité ;

IX. *En ce qui touche l'augmentation du droit fixe de patente résultant de la loi du 15 juillet 1880 :*

Considérant que l'augmentation de l'impôt des patentes ne saurait être considérée comme une imprévision de nature à ouvrir en faveur du requérant un droit à indemnité ;

X. *Sur le recours incident du Ministre des travaux publics :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la retenue de 1 0/0 prévue par l'article 16 des clauses et conditions générales n'avait pas été opérée ; que, dans ces conditions, et alors qu'une instance judiciaire était pendante entre les deux ouvriers blessés dont s'agit et le sieur Crillon, l'administration a payé à ces ouvriers la somme de 1.046 fr. 25, à l'insu de l'entrepreneur ; que cette instance s'étant terminée par la condamnation du sieur Crillon à une indemnité de 2.500 francs, c'est avec raison que le conseil de préfecture a ordonné le remboursement à son profit du secours payé directement par l'administration, et qu'ainsi il y a lieu de rejeter le recours incident du ministre ;

XI. *Sur les intérêts des intérêts :* — ... (En sus de la somme de 1.046 fr. 25 mise à sa charge par l'arrêté attaqué, l'État paiera au sieur Crillon 1.549 fr. 26 pour les causes susénoncées. Avant faire droit au fond sur les réclamations du sieur Crillon relatives : 1° aux enrochements de la digue Just dont le prix n'a pas été accepté par l'entrepreneur sur le carnet d'attachements ; 2° aux changements qui auraient eu pour résultat de modifier l'importance de certaines natures d'ouvrages au-delà de la proportion prévue par l'article 32 des clauses et conditions générales, il sera procédé à une expertise par un expert si les parties s'entendent pour la désignation d'un expert unique, sinon par trois experts nommés, un par le ministre des travaux publics, un par le sieur Crillon, le troisième par le président de la section du contentieux du conseil d'État. Le ou les experts rechercheront : 1° si les travaux désignés au décompte sous le nom de digue Just ont constitué un ouvrage imprévu, et, en cas d'affirmative, quel prix il y

Digitized by Google

a lieu d'allouer à l'entrepreneur pour ces travaux ; 2° si les augmentations ou diminutions alléguées par le sieur Crillon dans l'importance des diverses digues ont excédé la proportion indiquée à l'article 32 des clauses et conditions générales, ils rechercheront l'existence et l'étendue du préjudice qui en serait résulté pour l'entrepreneur, et ils évalueront l'indemnité qui, le cas échéant, devrait lui être allouée de ce chef. Le ou les experts prêteront serment entre les mains soit du secrétaire du contentieux du conseil d'État, soit du vice-président du conseil de préfecture de la Drôme; ils devront déposer leur rapport dans le délai de trois mois à partir de la prestation de serment. L'arrêté du conseil de préfecture est réformé en ce qu'il a de contraire à la présente décision. Le surplus des conclusions de la requête du sieur Crillon et le recours incident du ministre des travaux publics sont rejetés. Les intérêts des intérêts des sommes dues au sieur Crillon en vertu tant de l'arrêté attaqué que de la présente décision seront capitalisés, pour produire eux-mêmes intérêts, aux dates des 22 avril 1890, 3 juillet 1893 et 20 mars 1896. Les dépens sont réservés.)

(N° 97)

(24 avril 1896)

Procédure. — Conseil de préfecture. — Expertise. —
(Sieur Coignet. — Sieur Pitoiset.)

Honoraires d'expert. Reglement. Compétence. Opposition. — Le conseil de préfecture n'est pas compétent pour fixer en audience publique et par une disposition de son arrêté sur le fond les honoraires d'un expert. — Il n'appartient qu'au vice-président du conseil de les taxer (*).

— L'arrêté par lequel le conseil de préfecture rejette l'opposition formée contre un précédent arrêté réglant incompétemment les honoraires d'un expert doit être annulé par voie de conséquence de l'annulation dudit arrêté (Coignet, 1re esp.) (**).

Expertise prétendue incomplète ; rejet ; dans l'espèce, l'expert

(*-**) Voy., 28 juin 1895, Deschamps (*Ann.* 1896, p. 304).

Digitized by Google

unique choisi d'un commun accord a accompli sa mission dans les termes de sa nomination, il a fait tous les métrages et dressé le décompte général de l'entreprise, l'entrepreneur a d'ailleurs assisté aux opérations sans formuler de réserve (Pitoiset, 2e esp.) (*).

1re esp. — Sieur Coignet.

Considérant que l'article 23 de la loi du 22 juillet 1889 dispose que les vacations, frais et honoraires des experts sont liquidés et taxés par arrêté du président du conseil de préfecture, sauf aux experts et aux parties à contester cette liquidation, dans le délai fixé, devant le conseil de préfecture statuant en chambre du conseil ; que la première partie de cette disposition de l'article 23 a été reproduite par l'article 63 de la même loi et qu'il résulte de leur combinaison avec l'article 65 qu'il ne peut, dans le sens de ce dernier article, y avoir lieu pour le conseil de préfecture de faire lui-même en audience publique la liquidation dont s'agit ; qu'ainsi le conseil de préfecture n'est pas compétent pour exercer directement une attribution que la loi ne confère qu'au président seul ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les frais d'expertise alloués au sieur Coignet par l'arrêté attaqué n'ont pas été liquidés et taxés par arrêté du président du conseil de préfecture, que la liquidation en a été opérée directement par l'arrêté attaqué qui a statué sur le fond ; qu'en procédant de la sorte le conseil de préfecture a excédé les limites de sa compétence et que, sur ce point, son arrêté doit être annulé et, par voie de conséquence, l'arrêté du 20 février 1895 rendu en chambre du conseil, lequel, saisi par le sieur Coignet d'une demande en opposition contre la liquidation de ses frais et honoraires contenue dans l'arrêté précédent, a décidé qu'il n'y avait lieu à statuer sur ladite opposition... (Arrêtés des 26 janvier 1895 et 20 février 1895 annulés. Sieur Coignet renvoyé à se pourvoir en liquidation et taxe des frais d'expertise conformément à la loi. Les dépens du présent pourvoi seront supportés comme les frais d'expertise).

2e esp. — Sieur Pitoiset contre commune de Prusly-sur-Ource.

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'expert désigné d'un commun accord par la commune et l'entrepreneur a

(*) Rap., 10 mai 1889, commune de Saint-Pierre-le-Bost (*Ann.* 1890, p. 985).

Digitized by Google

accompli sa mission dans les conditions fixées par l'arrêté qui a ordonné l'expertise ; qu'il a, conformément audit arrêté, fait tous les métrages, déterminé toutes les modifications au devis de nature à justifier des allocations supplémentaires et dressé le décompte général des travaux ; que l'entrepreneur, qui a assisté aux opérations, n'a formulé devant le conseil de préfecture aucune réclamation relative à leur régularité, et que, s'il produit devant le conseil d'État des mémoires dont les chiffres ne concordent pas avec ceux adoptés par l'expert, il n'apporte à l'appui de ses prétentions aucune justification de nature à infirmer la décision par laquelle le conseil de préfecture a fixé à 2.829 fr. 05 le solde de son entreprise, ni à motiver un supplément d'expertise ;

En ce qui concerne les intérêts des intérêts :

(Les intérêts de la somme de 2.829 fr. 05 allouée par le conseil de préfecture au sieur Pitoiset seront capitalisés à la date du 26 octobre 1893, pour produire eux-mêmes intérêt. Le surplus des conclusions de la requête est rejeté. Les dépens devant le conseil d'État seront supportés par le sieur Pitoiset.)

(N° 98)

[24 avril 1896]

Travaux publics. — Chemins de fer. — Décompte. —
(Sieurs Grosbost et Sorin).

Contradiction entre les pièces du marché : dessins d'exécution non conformes au projet et exigeant l'emploi de matériaux autres que ceux prévus. Renvoi à l'expertise (III).

Déblais. Mesurages. Fouilles exécutées dans le lit d'une rivière et provenant de bancs de nature essentiellement variable ; mesurage au remblai admis comme seul possible. Rejet (I).

Epuisements d'eau nécessités par les retards mis par les entrepreneurs dans l'exécution de leur marché, laissés à la charge de l'entreprise : régularité (II).

Résiliation demandée pour dépassement du sixième ; rejet : les entrepreneurs ont exécuté de leur plein gré les travaux supplémentaires (VI).

Digitized by Google

Retards dans la livraison des terrains ; rejet : le devis interdisait aux entrepreneurs toute réclamation de ce chef (VII).

Substitution de matériaux en cours d'exécution n'entraînant aucun préjudice pour l'entrepreneur : pas d'indemnité (IV).

Sujétions pouvant résulter de la remise des dessins d'exécution ; renvoi à l'expertise (V).

I. 2e chef. EN CE QUI CONCERNE *le mode de calcul appliqué aux fouilles exécutées dans le lit de la Loire :*

Considérant qu'il s'agit de fouilles faites dans le lit d'une rivière et provenant de bancs de nature essentiellement variable ; qu'elles ne pouvaient, dès lors, être mesurées qu'au remblai et que, d'autre part, l'entrepreneur n'a fait, au cours des travaux, aucune réserve relativement à un tassement exceptionnel qui se serait produit ; qu'ainsi c'est à bon droit que le conseil de préfecture a rejeté sur ce point les réclamations de l'entrepreneur sans ordonner l'expertise ;

II. 16e chef. *En ce qui concerne les épuisements dans les fondations du pont sur le contre-fossé :*

Considérant qu'il résulte de l'article 129 du devis que les entrepreneurs devaient achever les fondations, maçonneries et perrés des ponts construits sur le canal avant la mise en eau du canal et qu'il est incontestable que l'un de ces deux ponts, les seuls prévus à l'entreprise, était sur le contre-fossé du canal ;

Considérant que les requérants ne contestent pas que les travaux n'ont été terminés qu'après la fin du chômage ; que, dès lors, ils doivent être laissés à leur charge, aussi bien en ce qui touche le pont du contre-fossé que pour le pont situé sur le canal même ;

III. 13e chef. *En ce qui concerne les matériaux employés pour la construction de la voûte du pont de la Beduque :*

Considérant que les entrepreneurs soutiennent que, si les maçonneries avaient été prévues au projet en moellons smillés, les dessins à eux remis par les ingénieurs nécessitaient l'emploi de pierres de taille ; que l'Administration prétend, au contraire, que ces dessins ne comportaient que l'emploi du moellon piqué ; qu'en présence du désaccord des parties c'est à tort que le conseil de préfecture n'a pas renvoyé ce chef de réclamation à l'examen des experts ; qu'ainsi l'arrêté attaqué doit être réformé sur ce point ;

... IV. 16e chef. *En ce qui concerne l'emploi exclusif du sable de Saône :*

Considérant que, si, bien que le devis ait prévu l'emploi du

Digitized by Google

sable de la Saône, du Doubs et la Loire, les ingénieurs ont prescrit l'emploi exclusif du sable de Saône comme présentant seul les conditions voulues pour la bonne exécution des travaux, il résulte de l'instruction que les prix portés au bordereau rémunèrent les maçonneries exécutées avec le sable de cette provenance, qu'ainsi les entrepreneurs ne sont pas fondés à soutenir qu'ils ont de ce chef subi un préjudice dont il leur serait dû réparation, et que c'est à bon droit que le conseil de préfecture a rejeté leur réclamation ;

V. 17e et 18e chefs. *En ce qui concerne la construction des perrés et quarts de cône par assises réglées :*

Considérant que le bordereau ne porte des prix que pour les perrés à joints de hasard (art. 49); que, pour se conformer aux prescriptions de l'article 83 du devis, les entrepreneurs ont exécuté les quarts de cône par assises réglées; qu'il y a lieu de renvoyer aux experts la mission d'apprécier si le prix n° 49 rémunère suffisamment ce travail ou s'il y a lieu de fixer un prix nouveau ;

Considérant que les entrepreneurs soutiennent, en outre, que, s'ils ont exécuté à assises réglées non seulement les quarts de cône, mais tous les perrés que le devis prévoyait à joints de hasard, c'est pour se conformer aux dessins qui leur avaient été remis par l'Administration et que, par conséquent, ils sont fondés à demander que ces perrés leur soient payés comme les quarts de cône ;

Considérant que l'expertise seule permettra de se prononcer sur cette question et que, dans ces circonstances, c'est aussi à tort que le conseil de préfecture n'a pas renvoyé à l'examen des experts cette partie de la réclamation; qu'ainsi l'arrêté doit être réformé sur ces deux chefs;

VI. 21e chef. *En ce qui concerne la demande en résiliation formée par les entrepreneurs :*

Considérant que, si les entrepreneurs ont réclamé, à la date du 23 juillet 1884, la résiliation de leur entreprise à raison du dépassement des travaux de plus de un sixième, il résulte de l'instruction que c'est de leur plein gré et sans aucune injonction de l'Administration qu'ils ont exécuté les travaux supplémentaires ; qu'ainsi c'est à bon droit que le conseil de préfecture a rejeté leur demande d'indemnité ;

VII. 22e chef. *En ce qui concerne les retards dans la livraison des terrains, des dessins et des plans :*

Considérant qu'en ce qui concerne les terrains l'article 124 du devis interdisait aux entrepreneurs toute réclamation et que pour

Digitized by Google

les dessins et plans ils ne justifient d'aucun retard de nature à engager la responsabilité de l'Administration... (Outre la mission qui leur a été confiée par le conseil de préfecture, les experts devront : 1° sur le 13e chef, rechercher si les dessins remis aux entrepreneurs pour la construction du pont de la Beduque comportaient l'emploi de la pierre de taille ; en cas d'affirmative, si, en fait, cette pierre a été employée et à quel supplément de prix l'entrepreneur pourrait avoir droit pour ce travail ; 2° sur les 17e et 18e chefs, vérifier, d'une part, si le prix 49 du bordereau rémunère les perrés de quarts de cône exécutés par assises réglées conformément à l'article 83 du devis, et, dans le cas contraire, fixer le prix applicable à ce travail ; rechercher, d'autre part, si les dessins des autres perrés comportaient leur exécution par assises réglées. Les requérants sont renvoyés devant le conseil de préfecture du Jura pour y être statué ce qu'il appartiendra après expertise sur les trois chefs de réclamation dont s'agit. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. L'État supportera la moitié des dépens du pourvoi des sieurs Grosbost et Sorin.)

(N° 99)

[24 avril 1896]

Travaux publics communaux. — Chemins vicinaux de grande communication. — Décompte. — Clauses et conditions générales du 16 décembre 1870. — (Préfet de la Manche contre sieur Fournis.)

Art. 16 et 14. — Fixation du nombre des ouvriers sur le chantier prétendue exagérée ; non-lieu à indemnité : l'administration a le droit de déterminer le nombre de ces ouvriers (III).

Art. 28. — Force majeure. Dommages causés par les vents de mer : circonstance non signalée dans le délai. Rejet (V).

Déblais. — Transports. — La substitution du mode de transport nécessitée par la nature du sol ne constitue pas une imprévision susceptible d'ouvrir un droit à indemnité en faveur de l'entrepreneur, alors que celui-ci a pu, comme l'y obligeait le devis, se rendre compte de la nature du sol sur lequel devaient s'effectuer les transports (I).

— Prix forfaitaire. — Lorsqu'un prix unique est fixé pour les

Digitized by Google

déblais et que l'entrepreneur doit, dans le mois de l'adjudication, formuler ses réclamations sur le cube, la nature des déblais et les distances des transports, sa demande d'indemnité formée après ce délai, à raison de la proportion des déblais rocheux et de leur dureté, est non recevable (II).

Dommages causés à l'entreprise. — Travaux exécutés en été sur l'ordre des agents voyers, et non en hiver, contrairement aux intérêts de l'entrepreneur : indemnité rejetée par application du devis type (art. 49) qui donne aux agents voyers le droit de prescrire l'ordre et le délai d'exécution (IV).

Intérêts dus par l'entrepreneur sur les sommes indûment reçues par lui, à raison de l'infirmation de l'arrêté en exécution duquel elles ont été versées (VI).

Retards dans la livraison des terrains et du cylindre compresseur : indemnité allouée (III).

I. En ce qui touche les transports :

Considérant que les pièces du marché ne prévoyaient aucun mode déterminé pour le transport des déblais ou des matériaux;

Considérant qu'aux termes de l'article 74 du devis l'entrepreneur était tenu de se rendre compte exactement avant l'adjudication de l'état des lieux, des difficultés et des avantages que présentaient les conditions de son entreprise ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le sieur Fournis pouvait, avant le dépôt de sa soumission, se rendre compte de la nature du sol sur lequel il avait à effectuer les transports dont s'agit; que, dès lors, la circonstance qu'il a dû recourir au wagon au lieu du tombereau ne constitue pas une imprévision pouvant ouvrir en sa faveur un droit à indemnité; qu'il suit de là que c'est à tort que le conseil de préfecture lui a alloué la somme de 3.000 francs pour le transport des déblais et de 2.000 francs pour le transport des matériaux, et qu'il y a lieu de réformer sur ce point l'arrêté attaqué ;

II. *En ce qui touche les déblais de roches exécutés à la mine :*

Considérant qu'un prix unique a été établi pour les déblais de chaque section; qu'aux termes de l'article 45 du devis l'entrepreneur a un délai d'un mois depuis l'adjudication pour se rendre compte de l'exactitude du calcul des terrasses, tant pour le cube et la nature des déblais que pour les distances des transports et que toute réclamation ultérieure doit être rejetée ;

Considérant qu'il suit de là que l'entrepreneur ne pouvait être admis à réclamer aucun supplément de prix à raison soit de la

Digitized by Google

proportion plus ou moins considérable de déblais rocheux rencontrés dans l'entreprise, soit de leur dureté exceptionnelle; qu'ainsi le préfet est fondé à demander que la somme de 3.250 francs allouée de ce chef au sieur Fournis par l'arrêté attaqué soit réduite à celle de 500 francs offerte par l'administration;

III. *En ce qui touche la marche générale des travaux :*

Considérant que le sieur Fournis a réclamé diverses indemnités à raison : 1° du retard dans la remise de l'état d'indication de 1886; 2° de l'augmentation non justifiée des ouvriers en août 1886; 3° du retard apporté à la livraison du cylindre compresseur;

Considérant que le conseil de préfecture a fait une juste appréciation des indemnités auxquelles l'entrepreneur a droit en lui allouant une somme de 250 francs sur le premier point et de 630 francs sur le troisième;

Mais considérant qu'en vertu des articles 10 et 14 des clauses et conditions générales il appartient à l'administration de fixer le nombre des ouvriers que l'entrepreneur doit avoir sur ses chantiers; qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture a alloué au sieur Fournis une indemnité de 695 francs à raison du préjudice que lui auraient causé les ordres de l'administration; qu'il suit de là qu'il y a lieu de réduire à 880 francs l'indemnité à laquelle l'entrepreneur a droit sur le présent chef;

IV. *En ce qui touche l'exécution de la tranchée Sainte-Anne :*

Considérant que, aux termes de l'article 49 du devis, il appartient à l'administration d'indiquer à l'entrepreneur l'ordre et le délai dans lesquels les travaux devaient être exécutés; qu'aucune disposition du marché n'autorisait le sieur Fournis à compter que les déblais dont s'agit seraient exécutés en hiver; que, dès lors, en admettant qu'il ait été privé de l'avantage que ce mode de procéder lui aurait procuré, il n'est pas fondé à réclamer de ce chef une indemnité et qu'il suit de là qu'il y a lieu de réduire la somme de 900 francs allouée à l'entrepreneur par l'arrêté attaqué à celle de 300 francs offerte par l'administration;

V. *En ce qui touche les dommages causés par les vents :*

Considérant qu'il ne résulte pas de l'instruction que le sieur Fournis ait signalé dans le délai de dix jours prescrit par l'article 28 des clauses et conditions générales les prétendus cas de force majeure dont il se plaint; que, dès lors, sa réclamation doit être rejetée;

VI. *Sur les intérêts :*

Considérant que le préfet conclut à l'allocation des intérêts de

la somme payée en trop au sieur Fournis en exécution de l'arrêté attaqué;

Considérant qu'il n'est pas contesté qu'une somme de 5.839 fr. 79 a été payée le 23 janvier 1892 à l'entrepreneur;

Considérant que l'exécution des arrêtés non définitifs des conseils de préfecture n'a lieu qu'aux risques et périls des parties qui l'ont poursuivie; qu'ainsi il y a lieu de condamner le sieur Fournis à payer les intérêts de la somme qu'aux termes de la présente décision il a indûment reçue, à partir du jour du paiement... (La somme de 13.372 fr. 06 mise à la charge de l'administration par l'arrêté attaqué est réduite de 5.000 francs sur les transports, 2.750 francs sur les déblais de rocher; 1.295 francs sur la marche générale des travaux. En conséquence, la somme allouée au sieur Fournis, en sus du décompte de son entreprise, est fixée à 4.327 fr. 06. Les frais d'expertise sont mis pour moitié à la charge de chacune des deux parties. Le sieur Fournis paiera les intérêts, à partir du 23 janvier 1893, de la somme de 1.512 fr. 73 par lui indûment reçue, lesdits intérêts capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts aux dates des 13 juin 1894 et 20 juin 1895. Le sieur Fournis est condamné aux dépens.)

(N° 100)

[24 avril 1896]

Travaux publics communaux. — Maison d'école. — Décompte. — Dépenses excédant le devis. — Responsabilité : architecte : entrepreneur. — (Commune d'Assignan contre sieur Rey.)

Lorsque l'entrepreneur et l'architecte d'une école ont substitué aux plans et devis approuvés par le conseil municipal un projet comportant une dépense triple de celle prévue, l'entrepreneur n'est pas fondé à réclamer à la commune une dépense supérieure à celle du devis, si le cahier des charges porte qu'aucune modification ne pourra être apportée au projet que d'ordre du conseil municipal et du préfet.

Lorsque, par l'effet de cette substitution, la commune s'est trouvée en possession d'un édifice impropre à sa destination, et

Digitized by Google

dont elle ne pourra se servir qu'après d'importants travaux de réfection, la commune peut être autorisée à conserver le solde dû à l'entrepreneur responsable personnellement des malfaçons, l'architecte insolvable et sans domicile connu restant responsable du surplus de la dépense que la commune pourra être obligée d'effectuer (*).

Considérant que la dépense de la construction adjugée au sieur Rey devait, d'après le projet approuvé, s'élever à la somme de 12.582 fr. 60, soit à celle de 11.575 fr. 98, déduction faite du rabais de 8 0/0 consenti par cet entrepreneur, et qu'il ne devait être apporté de modification à ce projet qu'en vertu d'une autorisation du conseil municipal et du préfet; qu'il résulte des dispositions combinées des articles 10 et 12 du cahier des charges que, pour obvier à toute augmentation de dépense non approuvée, l'architecte et l'entrepreneur en étaient déclarés responsables, l'entrepreneur lui-même ne pouvant être relevé de cette responsabilité par les ordres qu'il aurait reçus de l'architecte ;

Considérant qu'au mépris de ces dispositions les sieurs Rebersat et Rey ont, sans autorisation, substitué aux plans et devis approuvés un projet comportant une dépense triple de celle prévue; que, dans ces conditions, ils ne pouvaient, par application des articles précités, réclamer à la commune une somme supérieure au montant de la dépense portée au devis;

Mais considérant qu'il résulte tant des expertises devant le conseil de préfecture que de celle ordonnée par le conseil d'État que, par l'effet de plusieurs vices du nouveau plan et de malfaçons, l'exécution du projet ainsi transformé n'a procuré à la commune que la possession d'un édifice actuellement impropre à sa destination et dont elle ne pourra se servir qu'après d'importants travaux de réfection ; qu'une partie de leur dépense incombe à l'auteur des malfaçons, le sieur Rey, le seul contre qui la commune ait un recours utile, l'architecte qui n'a pas présenté de défense étant insolvable et sans domicile connu ;

Considérant que, dans ces circonstances, il y a lieu de décider que le sieur Rey n'est pas fondé à rien réclamer à la commune d'Assignan au-delà de la somme de 9.400 francs qu'il a déjà reçue d'elle, et qu'il sera fait une juste évaluation de la réparation par lui due à ladite commune, en autorisant celle-ci à conserver 2.175 fr. 98, montant de la différence entre les acomptes payés et

(*) Rap. 6 mars 1896, Ewald (*Arr. du C. d'Ét.*, p. 236).

Digitized by Google

la somme à laquelle l'entrepreneur aurait pu prétendre après la complète exécution des clauses de son marché ;

Considérant qu'il y a lieu de déclarer le sieur Rebersat responsable pour le surplus envers la commune et de le condamner à lui rembourser le montant des travaux de réfection nécessaires pour la mise en état de l'édifice, qu'elle fera exécuter, sous déduction toutefois des 2.175 fr.98 dont il vient d'être parlé;

Sur les conclusions de la commune tendant au remboursement de ses dépenses pour la location d'une école :

Considérant que cette demande n'a pas été soumise au conseil de préfecture et que la commune n'est pas recevable à en saisir directement le conseil d'État... (Arrêté annulé. La commune d'Assignan est entièrement libérée envers le sieur Rey au moyen du paiement de la somme de 9.400 francs, montant des acomptes à lui payés; la somme de 2.175 fr. 98 représentant la différence entre ces acomptes et le montant du devis sera retenue par la commune pour faire face aux réparations incombant à l'entrepreneur. La dépense du surplus des réparations à effectuer à l'édifice sera supportée par le sieur Rebersat, architecte. Les autres conclusions de la commune et le recours incident du sieur Rey sont rejetés. Il sera fait masse des frais des trois expertises et des dépens pour être supportés un quart par le sieur Rey et trois quarts par le sieur Rebersat, et à son défaut par la commune, sauf recours de sa part contre cet architecte.)

(N° 101)

[24 avril 1896]

Travaux publics communaux. — Offres de concours.
(Ville de Flers contre sieurs Coulombe, Amiard et Chauffray.)

Lorsque des particuliers ont promis de concourir à l'exécutio de travaux publics, sous la condition que lesdits travaux seraient achevés dans un délai déterminé, la commune n'est pas fondée à réclamer le paiement des sommes promises, si les travaux n'ont été achevés que plus de six ans après le délai fixé par les souscripteurs (*).

(*) Rap. 6 décembre 1889, département de la Gironde (*Arr. du C. d'Ét.*, p. 1135, et le renvoi).

Digitized by Google

Considérant qu'aux termes des actes d'engagement versés au dossier les sieurs Amiard, Chauffray et Coulombe ont formellement subordonné leurs offres de concours à des conditions précises de délai pour l'exécution des travaux;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que ces conditions n'ont pas été remplies par la Ville, qu'en effet les travaux n'ont été achevés que cinq à six ans après la date fixée par les souscripteurs ; qu'ainsi c'est à bon droit que le conseil de préfecture a décidé que cette dernière n'était pas fondée à réclamer aux sieurs Amiard, Chauffray et Coulombe le paiement du montant de leurs offres de concours... (Rejet avec dépens.)

(N° 102)

[24 avril 1896]

Voirie (Grande). — Routes nationales. — (Sieur Savard.)

Procédure. — Conseil de préfecture. — Qualité pour se pourvoir. — Recours déposé par l'avocat du contrevenant devant le conseil de préfecture, sans justification d'aucun mandat : non-recevabilité (Savard, 1re esp.).

— Arrêté par défaut. Conclusions présentées à l'audience. — Doit être considéré comme rendu par défaut l'arrêté statuant sur un procès-verbal de contravention de grande voirie dûment notifié, si le contrevenant n'a pas présenté de défenses écrites dans le délai à lui imparti : le conseil de préfecture s'est, avec raison, refusé de faire état de conclusions écrites déposées seulement à l'audience à fin de sursis, après l'appel de la cause (Savard, 2e esp.).

— Arrêté par défaut déféré au conseil d'État avant l'expiration du délai d'un mois ouvert à la partie à dater de la notification, pour y faire opposition : non-recevabilité (Savard, 2e esp.).

1re esp. — Sieur Savard.

Considérant que le sieur Hazard ne produit aucun mandat du sieur Savard qui l'autorise à se pourvoir en son nom contre l'arrêté en date du 13 novembre 1894, par lequel le conseil de préfecture du département du Cher a rejeté l'opposition du sieur

Digitized by Google

Savard à un arrêté rendu le 17 avril 1894; que, dès lors, sa requête doit être rejetée comme non recevable... (Rejet.)

2° ESP. — Sieur Savard.

VU LA REQUÊTE présentée par le sieur Savard... tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler — un arrêté en date du 17 mars 1894, par lequel le conseil de préfecture du département du Cher a rejeté comme tardivement présentées des conclusions déposées par le mandataire du sieur Savard le jour où l'affaire a été appelée à l'audience du conseil de préfecture et, statuant par défaut, a condamné le requérant pour contravention de grande voirie à 100 francs d'amende, à la destruction des travaux exécutés et aux frais du procès-verbal; — *Ce faisant, attendu* que c'est à tort que le conseil de préfecture a refusé de tenir compte des conclusions déposées à l'audience ; qu'en effet en matière répressive la défense est essentiellement orale ; que, par suite, jusqu'à la mise de l'affaire en délibéré, le contrevenant doit être admis à présenter ses moyens de défense ; qu'enfin le conseil de préfecture devait statuer expressément sur les conclusions tendant à ce qu'il fût sursis provisoirement au jugement de l'affaire et qui avaient été produites par le mandataire du requérant, qu'il ne pouvait d'ailleurs se prononcer à la fois sur l'incident et sur le fond, sans qu'aucun arrêté préparatoire ait ordonné la jonction ; dire que c'est à tort que le conseil de préfecture a rejeté comme non recevables les conclusions déposées par le mandataire du sieur Savard ;

Vu la loi du 22 juillet 1889 ;

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction que le procès-verbal de contravention, dressé contre le sieur Savard le 16 novembre 1893, lui a été régulièrement notifié le 24 novembre 1893 et que le requérant a été invité, conformément à l'article 10 de la loi du 22 juillet 1889, à déposer des défenses écrites dans le délai de quinzaine à partir de ladite notification ; que c'est seulement le jour de l'audience du conseil de préfecture, le 27 février 1894, et après l'appel de la cause qu'il a été déposé, au nom du sieur Savard, des conclusions écrites à fin de sursis ; que, dans ces circonstances, le conseil de préfecture s'étant, avec raison, refusé à faire état de ces conclusions tardives, l'arrêté attaqué n'a pu intervenir que par défaut ;

Considérant que, d'après l'article 57 de la loi du 22 juillet 1889, les arrêtés rendus par défaut ne peuvent être attaqués devant le

Digitized by Google

conseil d'État qu'après l'expiration du délai d'un mois à compter de la notification de ces arrêtés, imparti par l'article 52 de la même loi pour former opposition devant le conseil de préfecture ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'arrêté attaqué rendu par défaut a été notifié au sieur Savard le 5 avril 1894 et que sa requête a été enregistrée au secrétariat du contentieux du conseil d'État le 4 mai 1894, c'est-à-dire avant l'expiration du délai d'opposition ; que, dès lors, la requête doit être rejetée comme non recevable... (Rejet.)

(N° 103)

[1er mai 1896]

Communes. — Ville de Paris. — Hygiène publique. — Cabinets d'aisances. — Tout à l'égout. — Mesures d'exécution. — Pouvoirs du préfet de la Seine. — (Sieur Boucher d'Argis.)

L'article 2 de la loi du 10 juillet 1894 ayant prescrit que les propriétaires des immeubles situés dans les rues pourvues d'un égout public seraient tenus d'écouler souterrainement et directement à l'égout les matières solides et liquides des cabinets d'aisances de ces immeubles, le préfet de la Seine, agissant dans l'intérêt de la salubrité publique, peut prescrire l'emploi de chasses d'eau suffisantes pour assurer l'évacuation à l'égout des matières de vidanges et des eaux ménagères, empêcher toute communication entre l'atmosphère de l'égout public et celle des immeubles riverains, en tenant compte de ce que l'égout reçoit aussi les eaux pluviales et ménagères, défendre la projection à l'égout de tout autre corps solide que ces matières de vidange et ordonner la désinfection des fosses supprimées.

Mais il ne lui appartient pas de suppléer au silence de la loi du 10 juillet 1894, en édictant, sans renvoi du législateur, un véritable règlement d'administration publique, à l'effet notamment de fixer uniformément le nombre des cabinets d'aisances qui devront être établis dans tout immeuble à construire, d'imposer l'usage des eaux de la ville à ceux qui en auraient à leur disposition, de prescrire l'emploi de systèmes d'appareils déterminés d'avance ou soumis à une approbation préalable, d'ordonner le comblement des

Digitized by Google

fosses après leur désinfection et d'interdire l'emploi de matériaux autres que ceux indiqués ou admis ultérieurement par l'administration.

Vu la requête présentée par le sieur Boucher d'Argis, agissant tant en son nom personnel qu'au nom et comme président du conseil d'administration du syndicat des propriétés immobilières de la ville de Paris... tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler, pour excès de pouvoir — un arrêté du préfet de la Seine, en date du 8 août 1894, relatif à l'assainissement de Paris ; — *Ce faisant, attendu* que cet arrêté aggrave les dispositions de la loi du 10 juillet 1894 en rendant obligatoire l'abonnement aux eaux de source, en fixant, dans les maisons à construire, le nombre des cabinets d'aisances proportionnellement au nombre des logements et non à celui des habitants; que le préfet édicte de très nombreuses prescriptions de détail qui bouleversent le régime et l'économie des maisons existantes et ne laissent aux propriétaires aucune liberté pour le choix des moyens propres à assurer l'application du système de l'écoulement direct à l'égout des matières de vidanges et des eaux pluviales et ménagères ; qu'il ne peut appartenir au préfet de subordonner l'exercice du droit absolu des propriétaires à l'approbation préalable de l'administration ; que l'article 20 étend à tort les obligations de la nouvelle loi aux immeubles riverains de voies privées aboutissant aux voies publiques ; que l'article 21 soumet les propriétaires à des visites et à des investigations continuelles des agents de l'administration ; qu'enfin l'article 22, en prescrivant le comblement des fosses après désinfection, porte atteinte au droit des propriétaires de disposer d'une partie de leurs immeubles ;

Vu les observations présentées par le Ministre de l'intérieur et tendant au rejet de la requête, par les motifs que l'arrêté attaqué n'a fait qu'appliquer et préciser les dispositions de la loi du 10 juillet 1894; que le système rendu obligatoire par cette loi implique nécessairement des chasses d'eau, des occlusions siphoïdes et l'aération des tuyaux de chute ; mais qu'en dehors de ces conditions essentielles les propriétaires ont toute liberté dans le choix des moyens; que l'article 10 est une prescription de police destinée à combattre de fâcheuses habitudes ; qu'il appartient au préfet, en vertu de ses pouvoirs en matière de salubrité, de fixer le nombre des cabinets d'aisances; que les voies privées sont des immeubles dans le sens de la loi ; que l'administration n'exige des propriétaires des maisons existantes que le

Digitized by Google

minimum des transformations nécessaires ; que seul l'article 22 contient une omission regrettable, mais qu'en fait il n'est pas appliqué ;

Vu la loi des 16-24 août 1790, les décrets du 26 mars 1852, du 10 octobre 1859 et les lois du 30 avril 1859 et du 10 juillet 1894 ;

Vu les lois des 7-14 octobre 1790 et du 24 mai 1872, article 9 ;

Sans qu'il soit besoin d'examiner *la recevabilité du pourvoi du syndicat des propriétés immobilières de la ville de Paris : Sur la requête du sieur Boucher d'Argis :*

Considérant qu'en disposant, par son article 2, que les propriétaires des immeubles situés dans les rues pourvues d'un égout public sont tenus d'écouler souterrainement et directement à l'égout les matières solides et liquides des cabinets d'aisances de ces immeubles, la loi du 10 juillet 1894 n'a prescrit aucune mesure d'exécution et, pour les déterminer, n'a pas renvoyé à un règlement d'administration publique ; qu'il importe cependant que l'obligation imposée aux particuliers soit remplie sans que la salubrité de la ville de Paris puisse en être compromise ; que, à cet égard, le préfet de la Seine était incontestablement fondé à user, dans l'intérêt de la salubrité publique, des pouvoirs qu'il tient de la loi des 16-24 août 1790 et des décrets du 26 mars 1852 et du 10 octobre 1859 ; qu'il pouvait aussi prescrire l'emploi de chasses d'eau suffisantes pour assurer l'évacuation à l'égout des matières de vidanges et des eaux ménagères, empêcher toute communication entre l'atmosphère de l'égout public et celle des immeubles riverains, en tenant compte de ce que l'égout reçoit aussi les eaux pluviales et ménagères ; qu'il pouvait également défendre la projection à l'égout de tout autre corps solide que les matières de vidange et ordonner la désinfection des fosses supprimées ;

Mais considérant qu'il ne lui appartenait pas de suppléer, comme il l'a fait par l'arrêté attaqué, au silence de la loi du 10 juillet 1894, en édictant un véritable règlement d'administration publique, à l'effet, notamment, de fixer uniformément le nombre des cabinets d'aisances qui devront être établis dans tout l'immeuble à construire, d'imposer l'usage des eaux de la ville à ceux qui en auraient à leur disposition ; de prescrire l'emploi de systèmes d'appareils déterminés d'avance ou soumis à une approbation préalable ; d'ordonner le comblement des fosses après leur désinfection ; d'interdire l'emploi de matériaux autres que ceux indiqués ou admis ultérieurement par l'administration ; que, en réglant ainsi toutes les mesures d'exécution de l'article 2 de

Digitized by Google

la loi précitée, le préfet a excédé ses pouvoirs, et que, à raison de leur enchaînement, les dispositions de ce règlement ne pouvant être fractionnées, il y a lieu d'annuler dans son ensemble l'arrêté attaqué... (L'arrêté du préfet de la Seine en date du 8 août 1894 est annulé.)

(N° 104)

[1er mai 1896]

Travaux publics. — Chemins de fer. — Convention. — Interprétation. — Recours pour excès de pouvoir. — (Compagnie des chemins de fer départementaux.)

Le conseil d'État ne peut pas être saisi par la voie du recours pour excès de pouvoir d'un pourvoi formé contre une décision du ministre des travaux publics mettant à la charge d'une compagnie de chemins de fer le remboursement de certaines dépenses que ladite compagnie estime ne pas avoir à supporter. — La connaissance du désaccord existant entre les parties implique l'appréciation des droits et obligations découlant respectivement pour elles des actes de concession, et c'est au conseil de préfecture seul qu'il appartient d'interpréter et d'apprécier les actes (*).

Procédure. — Intervention. — Pourvoi non recevable. — Il n'y a pas lieu d'admettre une demande d'intervention, alors que le pourvoi est rejeté comme non recevable.

Considérant qu'à l'appui de son refus de rembourser à la compagnie d'Orléans la dépense du pont établi par cette dernière pour le passage de la ligne de raccordement de Pontouvre, sous le chemin de fer d'intérêt local d'Angoulême à Rouillac, la compagnie requérante se fonde sur ce que la concession de ce chemin lui ayant été faite antérieurement à l'approbation du projet de raccordement, elle ne doit, par application de l'article 58 de son cahier des charges, supporter aucuns frais à raison des travaux rendus nécessaires par le croisement des

---

(*) Rap., 22 janvier 1892, compagnie de Lyon. *Arr. du C. d'Ét.*, p. 44 : — 8 février 1895, compagnie de Lyon. *Arr. du C. d'Ét.*, p. 136.

Digitized by Google

deux lignes; — que le ministre soutient, au contraire, que l'antériorité appartient au projet de raccordement de Pontouvre; qu'ainsi la connaissance du désaccord existant entre les parties implique l'appréciation des droits et obligations découlant respectivement pour elles des actes de concession ;

Considérant que c'est au conseil de préfecture seul qu'il appartient d'interpréter et d'apprécier ces actes, en vertu de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII; que la décision attaquée, qui n'est que l'expression de la prétention du ministre, ne fait pas obstacle à ce que celle des parties qui y aura intérêt saisisse la juridiction compétente; qu'il suit de là que la compagnie requérante n'est pas recevable à déférer au conseil d'État la décision susvisée du Ministre des travaux publics ;

Sur l'intervention de la compagnie d'Orléans :

Considérant que, le pourvoi de la compagnie des chemins de fer départementaux n'étant pas recevable, il n'y a lieu d'admettre la demande en intervention de la compagnie d'Orléans... (Le pourvoi de la compagnie des chemins de fer départementaux et la requête en intervention de la compagnie d'Orléans sont rejetés comme non recevables.)

(N° 105)

[8 mai 1896]

Communes. — Gaz. — Canalisations. — Concession d'un privilège. — Étendue. — Révocation. — Formes. — Compétence. — (Compagnie génevoise de l'industrie du gaz et commune de Vallauris.)

Une ville peut valablement concéder le privilège exclusif d'établir sous les voies publiques des tuyaux pour la distribution du gaz.

Cette concession, bien qu'elle ne contienne pas de réserve au sujet d'une canalisation qu'une autre compagnie avait été précédemment autorisée à établir pour l'éclairage d'un hôtel, laisse subsister cette autorisation, et, dès lors, la ville n'est pas tenue de faire disparaître cette canalisation.

Il appartient au conseil de préfecture d'apprécier la valeur d'un

Digitized by Google

exploit d'huissier, contenant sommation par la ville d'enlever une canalisation précédemment autorisée. — En conséquence, si cette sommation n'équivaut pas à une révocation de l'autorisation donnée d'établir la canalisation, le concessionnaire n'encourt aucune responsabilité en ne déférant pas à cette sommation.

Sur le pourvoi *de la Compagnie génevoise de l'industrie du gaz:*

Considérant que, par arrêté du maire de Vallauris, en date du août 1882, la compagnie requérante a été autorisée à établir sous le chemin n° 10 de ladite commune une canalisation pour la fourniture du gaz à l'hôtel de Cannes-Eden, appelé depuis hôtel Métropole ; que, si, par exploit d'huissier, du 18 mai 1890, la ville de Vallauris, en appelant la Compagnie génevoise en cause dans l'instance en dommages-intérêts à elle intentée par le sieur de Rivery, lui a fait sommation d'enlever la canalisation dont s'agit, cet acte de procédure, dont il appartenait au conseil de préfecture d'apprécier la valeur, n'a pu avoir pour effet de révoquer l'autorisation régulièrement donnée, en 1882, par l'arrêté précité du maire ; que, dès lors, la Compagnie génevoise n'a encouru aucune responsabilité envers la ville ou son concessionnaire en continuant, malgré l'injonction du 18 mai 1890, à faire usage de sa canalisation pour l'éclairage de l'hôtel Métropole ; qu'ainsi c'est à tort qu'elle a été appelée dans l'instance par la ville de Vallauris et qu'elle est fondée à demander sa mise hors de cause ;

Sur le pourvoi de la ville de Vallauris :

Considérant que, si, pour assurer sur son territoire le service général de l'éclairage, la ville de Vallauris a valablement concédé au sieur de Rivery, par traité du 10 mars 1885, le privilège exclusif de conserver et d'établir sous les voies publiques des tuyaux pour la distribution du gaz, cette concession n'a pu avoir pour effet de porter atteinte aux droits antérieurement acquis par la Compagnie génevoise et d'interdire le libre usage d'une canalisation qu'elle avait été autorisée à établir, dès 1882, sous le chemin n° 10, pour l'éclairage d'un établissement expressément déterminé, l'hôtel Métropole ; qu'il suit de là que le sieur de Rivery n'est pas fondé à se prévaloir de l'absence de réserve dans son traité, en ce qui touche cette canalisation, pour soutenir que la ville était tenue de la faire disparaître ou de s'opposer à son utilisation pour l'éclairage de l'établissement en vue duquel elle avait été spécialement autorisée ; qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture a reconnu, de ce chef, un droit à indemnité au profit du sieur de Rivery... Arrêté annulé. Requête du sieur de Rivery

Digitized by Google

rejetée. La ville de Vallauris supportera les dépens du pourvoi de la Compagnie génevoise ; — ceux du pourvoi de ladite ville sont mis à la charge du sieur de Rivery.)

(N° 106)

[8 mai 1896]

Travaux publics. — Décompte. — (Sieur Lamotte.)

Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — Art. 41. — Réclamations ne tendant pas au redressement d'erreurs matérielles, formulées plus de vingt jours après la signature du décompte sous réserves : non-recevabilité.

— Clauses et conditions générales du 16 février 1892. — Question transitoire. — Une entreprise ayant eu lieu sous l'empire des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866, mais la présentation du décompte n'ayant été faite qu'après la mise en vigueur du cahier des clauses et conditions générales du 16 février 1892, doit-on appliquer, en ce qui touche les délais pour réclamer, les dispositions du cahier de 1892 ou celles du cahier de 1866 ? — Rés. dans ce dernier sens,

Acceptation du décompte. Société. — Droits de chaque associé. — L'acceptation pure et simple d'un décompte par deux associés rend-elle ce décompte définitif à l'égard de la société et enlève-t-elle au troisième associé le droit de réclamer ? — Non résolu.

Considérant que le conseil de préfecture a écarté les réclamations du sieur Lamotte, en se fondant sur ce que l'acceptation pure et simple du décompte par les sieurs Pangaud père et fils, associés du requérant, aurait rendu ce décompte définitif à l'égard de la société ; que le sieur Lamotte, pour demander l'annulation de cette décision, se prévaut des réserves dont il a fait précéder sa propre signature du décompte, mais que ces réserves, en les supposant valables auraient dû être suivies de réclamations motivées dans le délai fixé par l'article 41 des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866, applicables

Digitized by Google

à l'entreprise, et qu'il résulte de l'instruction que les demandes présentées au conseil de préfecture, lesquelles ne tendent pas d'ailleurs à la rectification d'erreurs matérielles dans les comptes, ont été formulées en dehors de ce délai; qu'ainsi c'est à bon droit qu'elles ont été rejetées comme non recevables... (Rejet.)

Digitized by Google

CIRCULAIRE MINISTÉRIELLE.

(N° 107)

[15 mars 1897]

Routes nationales. — Rechargements, relevés à bout et convertissements. — Instructions.

Monsieur le Préfet, l'expérience a montré que la répartition du crédit de première catégorie affecté aux travaux ordinaires d'entretien des routes nationales peut être effectué suivant une formule comprenant les principaux éléments qui concourent, d'une manière à peu près constante, à l'usure normale des chaussées ; mais la même méthode ne s'adapte pas aussi bien aux fonds de deuxième catégorie, alloués pour les travaux de restauration des chaussées que l'entretien ordinaire n'a pas suffi à maintenir en bon état de viabilité. Les circonstances qui nécessitent ces travaux sont trop diverses suivant les régions, la nature du sol, les accidents atmosphériques, les conditions, souvent temporaires, de la circulation, pour qu'elles puissent être pratiquement réduites en formule.

L'essai auquel il a été procédé en 1895 et 1896, pour la répartition des fonds de deuxième catégorie entre les départements, a révélé, en outre, les inconvénients qu'il y a pour l'Administration supérieure à ne pas conserver la disposition de la totalité de ces fonds et à se priver ainsi du moyen de porter ses efforts sur les points où des besoins particulièrement urgents viendraient à se produire.

Déjà la circulaire du 10 août 1896 a expressément réservé au ministre le soin de statuer sur les projets de convertissement de chaussées et sur les projets d'amélioration de détails, lesquels ne peuvent être mis à exécution qu'après ouverture d'un crédit spécial prélevé sur une réserve que, dès la fin de 1895, l'Administration a reconnu la nécessité de se constituer.

Il y a lieu de revenir complètement à l'ancien système, d'après

Digitized by Google

lequel les projets, non seulement de convertissement, mais de restauration de chaussées par rechargements généraux ou par relevés à bout du pavage, étaient soumis *sans exception* à l'approbation du ministre et exécutés au moyen de fonds spécialement alloués pour chacun d'eux.

J'ai décidé en conséquence que le mode de répartition des crédits de deuxième catégorie inauguré en 1895 cessera d'être appliqué à partir de la présente année.

J'ai rapporté également les dispositions de la circulaire du 10 août 1896, sauf en ce qui concerne le paragraphe 1er relatif aux projets de convertissement de chaussées et aux projets de travaux d'amélioration de détail.

Les projets de rechargement, de relevé à bout et de convertissement de chaussée seront donc soumis à mon approbation.

Pendant les tournées annuelles d'inspection, MM. les inspecteurs généraux se feront remettre par l'ingénieur en chef de chaque département un état des projets déjà dressés ou qui devront être dressés en vue de la campagne de l'année suivante, et ils se rendront compte, au besoin sur place, du degré comparatif d'urgence de chacun d'eux. Que ces projets aient déjà ou non reçu mon approbation, MM. les inspecteurs généraux les classeront par ordre de priorité pour l'ensemble des départements compris dans leur arrondissement. Ce classement constituera le programme des travaux de restauration de chaussées à exécuter pendant l'année suivante, et je m'en inspirerai pour doter, suivant les disponibilités budgétaires, les opérations qui présenteront le plus d'intérêt.

Il est bien entendu d'ailleurs qu'en cas d'avaries nécessitant des réparations urgentes, des travaux non compris dans ce programme pourront être crédités et exécutés dans le cours de l'année : c'est même là un des avantages du système auquel j'ai cru devoir revenir.

La répartition des fonds de deuxième catégorie sera faite pour l'exercice 1897 d'après les projets de budget présentés par les ingénieurs en chef, en dotant d'abord les entreprises en cours d'exécution.

J'adresse ampliation de la présente à MM. les ingénieurs.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
TURREL.

Digitized by Google

LÉGISLATION ET STATISTIQUE ÉTRANGÈRES.

(N° 108)

PORTUGAL.

RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER EN 1895 ET 1894.

Les renseignements qui suivent ont été extraits de la statistique officielle des chemins de fer portugais, publiée en 1896 par le Ministère des Travaux publics, du Commerce et de l'Industrie.

Les données des tableaux ci-après sont exprimées en unités françaises, les conversions des reis ayant été faites à raison de 5 fr. 60 au milreis portugais, c'est-à-dire au pair. Au cours du change moyen, en 1895, le milreis valait 4 fr. 41.

A. — Longueur. — Mouvement des voyageurs et des marchandises.

Désignation des réseaux	Années	Longueur moyenne exploitée	Nombre de voyageurs à toute distance				Nombre de tonnes à toute distance	
			1re classe	2e classe	3e classe	Ensemble	Grande vitesse	Petite vitesse
(a) Réseau à voie large (*).		kil.						
Lignes exploitées par l'Etat	1895	828	104.743	225.100	927.803	1.257.646	18.589	459.946
	1894	828	99.724	220.186	886.581	1.206.491	18.860	437.107
Lignes exploitées par les Compagnies	1895	1.324	442.617	1.215.089	3.640.660	5.298.366	68.190	1.094.766
	1894	1.323	509.636	1.246.229	3.079.591	4.835.456	54.743	967.994
(b) Réseau à voie étroite (**).								
Lignes exploitées par les Compagnies	1895	202	69.189	539.931	54.051	663.171	4.978	78.976
	1894	202	69.563	506.061	49.655	625.279	5.654	79.780
Total	1895	2.354	616.549	1.980.120	4.622.514	7.219.183	91.757	1.633.688
	1894	2.353	678.923	1.972.476	4.015.827	6.667.226	79.257	1.484.881

(*) Ecartement de 1m,67.
(**) Ecartements de 1m,00 et de 0m,90.

Digitized by Google

B. — Recettes (*non compris l'impôt*).

Désignation des réseaux	Années	Recettes du transport des: Voyageurs	Marchandises grande vitesse	Marchandises petite vitesse	Voyageurs et marchandises	Recettes brutes (y compris les recettes diverses)
(*a*) Réseau à voie large.		francs.	francs.	francs.	francs.	francs.
Lignes exploitées par l'Etat	1895	4.047.803	892.861	4.518.763	9.369.427	9.603.854
	1894	3.904.707	803.874	4.350.550	9.059.131	9.411.147
Lignes exploitées par les Compagnies	1895	9.706.402	1.626.671	9.374.092	20.707.165	23.662.050
	1894	9.192.086	1.578.371	8.727.634	19.498.091	21.962.181
(*b*) Réseau à voie étroite.						
Lignes exploitées par les Compagnies	1895	722.305	90.546	406.874	1.219.725	1.906.699
	1894	682.791	91.392	386.462	1.160.645	1.853.438
Total	1895	14.476.510	2.520.078	14.299.729	31.296.317	35.172.603
	1894	13.779.584	2.473.637	13.464.646	29.717.867	33.226.766

C. — Dépenses d'exploitation et excédents des recettes sur les dépenses.

Désignation des réseaux	Années	Dépenses d'exploitation: Totales	Kilométriques	Produit net: Total	Kilométrique	Rapport pour cent des recettes aux dépenses d'exploitation
(*a*) Réseau à voie large.		francs.	francs.	francs.	francs.	
Lignes exploitées par l'Etat	1895	4.973.433	6.009	4.396.000	5.309	53
	1894	4.946.833	5.975	4.112.293	4.967	55
Lignes exploitées par les Compagnies	1895	9.709.375	7.330	10.997.790	8.305	47
	1894	9.430.394	7.129	10.067.702	7.610	48
(*b*) Réseau à voie étroite.						
Lignes exploitées par les Compagnies	1895	737.509	3.651	482.216	2.386	60
	1894	735.907	3.646	424.738	2.100	63
Total	1895	15.420.317	6.552	15.876.006	6.742	49
	1894	15.113.134	6.423	14.604.733	6.205	51

Digitized by Google

RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION DU MÉTROPOLITAIN DE LISBONNE DEPUIS SA CRÉATION.

Années	1895	1894	1893	1892	1891	1890
Longueur moyenne exploitée..... K^m	4	4	4	4	4	2
Nombre de voyageurs — 1re classe	99.654	128.832	126.714	98.965	79.917	48.842
Nombre de voyageurs — 2e classe	294.866	326.797	284.022	221.824	158.656	100.708
Nombre de voyageurs — 3e classe	667.848	532.017	462.087	360.894	214.018	126.272
Nombre de voyageurs — Ensemble	1.062.368	987.646	872.823	681.683	452.591	275.822
Marchandises à grande vitesse. Tonnes..	8.791	7.566	6.914	5.073	2.144	331
Recettes. (Impôts non compris.) — du transport des voyageurs..... fr.	346.730	314.210	288.170	255.836	221.810	133.095
Recettes. (Impôts non compris.) — du transport des marchandises..... fr.	49.302	47.001	41.776	33.337	16.268	2.979
Recettes. (Impôts non compris.) — Ensemble du trafic... fr.	396.032	361.211	329.946	289.173	238.078	136.074
Recettes. (Impôts non compris.) — Recettes brutes totales. fr.	398.401	363.261	332.746	290.444	241.578	136.444
Dépenses d'exploitation ..... fr.	274.389	261.201	240.834	248.237	166.510	83.636
Produit net..... fr.	121.643	100.010	89.112	40.936	71.568	52.438
Rapport 0/0 de la dépense à la recette...	69	72	73	86	70	61

(N° 109)

RÉPUBLIQUE ARGENTINE.

RÉSULTATS GÉNÉRAUX DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER EN 1894 (*).

La longueur des voies ferrées de la République Argentine était, au 31 décembre 1894, de 14.029 kilomètres, ce qui correspond à 0mk,71 par 100 kilomètres carrés de superficie et à 3km,42 par 1.000 habitants.

A. — Développement du réseau.

		Chemins de fer appartenant à la nation	Chemins de fer concédés par la nation (*)		Chemins de fer concédés par les provinces (**)		Total
			avec garantie	sans garantie	avec garantie	sans garantie	
		kilomètres.	kilomètres.	kilomètres.	kilomètres.	kilomètres.	kilomètres.
Longueur au 1er janvier 1894. (Sans les voies accessoires.)		1.027	3.742	6.157	1.459	1.467	13.852
Longueur au 31 décembre 1894 (Sans les voies accessoires).	Voie simple.	1.027	3.834	5.867	1.459	1.468	13.655
	Voie double.	»	»	374	»	»	374
	Total.....	1.027	3.834	6.241	1.459	1.468	14.029
Longueur des voies accessoires au 31 décembre 1894.....		60	270	865	93	154	1.442

(*) Intérêt général.
(**) Intérêt local.

(*) D'après la *Estadistica de los Ferro-Carriles en explotacion*. Año 1894. Direccion de Ferro-Carriles nacionales de la Republica Argentina, Buenos-Aires, 1896, in-8°, 388 pages avec planches.

Digitized by Google

B. — Conditions financières d'établissement.

	Chemins de fer appartenant à la nation	Chemins de fer concédés par la nation		Chemins de fer concédés par les provinces		Total
		avec garantie	sans garantie	avec garantie	sans garantie	
	milliers (*)			milliers.		milliers.
Capital d'exploitation réalisé..	42.426 P 212.130 fr.	107.903 P 539.515 fr.	229.028 P 1145.140 fr	35.869 P 179.345 fr.	46.639 P 233.195 fr.	461.865 P 2309.325 fr
Capital garanti.....	» »	86.031 P 430.155 fr.	» »	30.588 P 152.940 fr	» »	116.619 P 583.095 fr

(*) De piastres or à 5 francs (P) ou de francs (fr.).

C. — Matériel et mouvement (*).

	Chemins de fer appartenant à la nation	Chemins de fer concédés par la nation		Chemins de fer concédés par les provinces		Total
		avec garantie	sans garantie	avec garantie	sans garantie	
Effectif des locomotives.....	77	275	590	70	100	1.112
— des voitures à voyageurs.....	91	3 9	762	140	154	1.456
— des fourgons.....	45	198	566	49	79	937
— des wagons à marchandises.....	1.127	5.065	20.171	1.346	3.330	31.039
— des wagons spéciaux. (Réservoirs d'eau, grues, réservoirs à gaz, trains de secours, etc.).....	45	42	104	»	12	203
— total des véhicules....	1.385	5.889	22.193	1.605	3.675	34.747
Parcours kilométrique des locomotives.....	milliers. 867	milliers. 5.588	milliers. 17.089	milliers. 1.981	milliers. 2.810	milliers. 28.335
Essieux kilomètres { Voitures à voyageurs.....	5.028	25.193	117.299	11.146	10 546	169.212
Essieux kilomètres { Wagons à marchandises.....	25.494	216.193	646.518	76.258	111.141	1.075.604
Nombre de voyageurs à toute distance (*).....	183	765	11.913	368	699	13.928
Voyageurs à 1 kilomètre.....	15.707	63.886	456.127	13.8 3	33.506	583.029
Nombre de tonnes en petite vitesse à toute distance (**).	281	1.280	4.726	530	1.426	8.243
Tonnes à 1 kilomètre.....	37.688	235.038	758.140	80.318	134.852	1.246.036

(*) Dont 52 0/0 en 1re classe, le reste en seconde.
(**) On compte 80.640 tonnes en grande vitesse.

(*) Au 31 décembre 1894.

Digitized by Google

D. — Résultats généraux de l'exploitation.

	Chemins de fer appartenant à la nation	Chemins de fer concédés par la nation		Chemins de fer concédés par les provinces		Total
		avec garantie	sans garantie	avec garantie	sans garantie	
	milliers.	milliers.	milliers.	milliers.	milliers.	milliers.
Recettes brutes — Voyageurs (*)	138 P 690 fr.	729 P 3.645 fr.	4.319 P 21.595 fr.	190 P 950 fr.	362 P 1.810 fr.	5.738 P 28.690 fr.
Recettes brutes — Marchandises	266 P 1.330 fr.	2.727 P 13.635 fr.	10.095 P 50.475 fr.	798 P 3.990 fr.	1.460 P 7.300 fr.	15.346 P 76.730 fr.
Totales (**)	440 P 2.200 fr.	3.849 P 19.095 fr.	15.628 P 78.140 fr.	1.047 P 5.235 fr.	1.970 P 9.850 fr.	22.904 P 114.520 fr.
Dépenses totales	421 P 2.105 fr.	2.899 P 14.495 fr.	7.617 P 38.085 fr.	898 P 4.490 fr.	1.247 P 6.235 fr.	13.082 P 65.410 fr.
Recettes nettes	19 P 95 fr.	920 P 4.600 fr.	8.011 P 40.055 fr.	149 P 745 fr.	723 P 3.615 fr.	9.822 P 49.110 fr.
Rapport 0/0 des dépenses aux recettes	96	76	49	85	63	57

(*) Sans les bagages.
(**) Y compris les recettes diverses.

E. — Vitesse des trains.

Désignation des trains	Vitesse à l'heure — Y compris les arrêts	Vitesse à l'heure — Déduction faite des arrêts
Voyageurs	De 23 à 40 kilomètres	De 25 à 52 kilomètres
Mixtes	De 20 à 37 —	De 22 à 40 —
Marchandises	De 10 à 27 —	De 18 à 37 —

F. — Accidents.

Causes	Nombre d'accidents	Nombre de victimes — Tuées	Nombre de victimes — Blessées
Déraillements	280	7	8
Collisions	47	»	17
Diverses	325	179	137
Total	652	186	162

Digitized by Google

PERSONNEL.

(N° 110)

I. — INGÉNIEURS.

1° DÉCORATION.

Décret du 26 avril 1897. — **M. de Fages de Latour**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, est nommé Chevalier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur (sur la proposition du Ministre des Affaires Étrangères).

2° NOMINATIONS.

Arrêté du 7 avril 1897. — Sont nommés Sous-Ingénieurs les Conducteurs principaux faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire dont les noms suivent:

1° Pour prendre rang à dater du 1er janvier 1897 :

MM. **Dairaine** (Louis), à Domfront;
Haghe (Jules), à Bar-sur-Aube;
Champion (Jean), au Blanc;
Maurice (Philibert), à Evreux;
Arnal (Paul), à Saint-Affrique;
Devin (Jules), à Mont-de-Marsan;
Varnier (Prosper), à Tizi-Ouzou;
Broussoux (Hippolyte), à Marvejols;
Le Plénier (Ernest), à Pontivy;
Simonet (Auguste), à Château-Gonthier;
Grandvaux (Faustin), à Saint-Julien;

Digitized by Google

MM. **Assy** (Eugène), à Nevers;
Branlière (Pierre), à Orléansville;
Perrin (Sigisbert), à Rethel;
Reynders (Lucien), à Neufchâteau;
Tollet (Henris), à Saint-Lô;
Gay (Albert), à Prades;
Bonhomme (Paul), à Puget-Théniers;
Puech (Charles), à Aurillac;
Rocque (Léon), à Brignolles;
Moreau (Varenne), à Saintes;
Ratinet (Louis), à Belley.

2° Pour prendre rang à dater du 1er mai 1897:

MM. **Journès** (Henri), à Embrun (Hautes-Alpes);
Carbonnel (Baptiste), à Serres (Hautes-Alpes);
Rebuffet (Edouard), à Bourgoin (Isère);
Despax (Bernard), à Saint-Girons;
Laureaux (Bernard), à Besançon.

3° SERVICE DÉTACHÉ.

Arrêté du 5 avril 1897. — M. **Baratte,** Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Sedan, au service ordinaire du département des Ardennes et au service de la navigation de l'Aisne et du canal des Ardennes, est mis à la disposition du Préfet de la Seine, pour être attaché au service municipal de la Ville de Paris, en remplacement de M. **Maréchal.**

Il sera considéré comme étant en service détaché.

4° CONGÉ.

Arrêté du 5 avril 1897. — M. **Maréchal** (Henri), Ingénieur ordinaire de 1re classe, détaché au service municipal de la Ville de Paris, est mis, sur sa demande, en congé d'un an, sans traitement, pour affaires personnelles.

5° CONGÉS RENOUVELABLES.

Arrêté du 31 mars 1897. — M. **Rebuffel,** Ingénieur ordinaire de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de

Digitized by Google

congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Société des grands travaux de Marseille, en qualité de Directeur du service technique.

Arrêté du 5 avril 1897. — M. **Gérardin**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, en qualité de Chef de l'exploitation-adjoint, à la résidence de Paris.

6° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Lauth**, Ingénieur ordinaire de 2e classe.....	1er avril 1897
M. **Florent** (Vincent), Sous-Ingénieur.....	1er mai 1897
M. **Daudé** (Jean), Sous-Ingénieur.....	1er mai 1897
M. **Vieljeux** (Auguste), Sous-Ingénieur.....	1er mai 1897
M. **Rayneau** (Jacques), Sous-Ingénieur.....	1er mai 1897
M. **Le Court** (Charles), Sous-Ingénieur.....	1er mai 1897
M. **Gardie** (Victorin), Sous-Ingénieur.....	1er mai 1897
M. **Journet** (Prosper), Sous-Ingénieur	8 mai 1897

7° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Guillot**, Ingénieur ordinaire de 2e classe.....	20 mars 1897

8° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 26 mars 1897. — Un service de Contrôle est créé pour les travaux du chemin de fer d'intérêt général de Ferrières-Courçon à Epannes concédé à la Compagnie des chemins de fer départementaux par la loi du 26 février 1897.

Ce service est réuni aux attributions de M. **Modelski**, Ingénieur en Chef de 2e classe à La Rochelle.

Idem. — Le service des études du chemin de fer de Marans à la ligne de Niort à La Rochelle (M. **de Préaudeau**, Ingénieur en Chef à Paris) est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Ferrières-Courçon à Epannes (M. **Modelski**, Ingénieur en Chef à La Rochelle).

Arrêté du 29 mars. — M. **Arnaud** (Marius), Ingénieur ordinaire de 2e classe, à Bourg, est chargé, à la résidence de Nice, de l'arron-

Digitized by Google

dissement du Nord-Est du Service ordinaire du département des Alpes-Maritimes et du 3e arrondissement (ligne de Saint-André à Nice, section du Touet-de-Beuil à Nice) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Aubé**, en remplacement de M. **Guillot**, décédé.

Arrêté du 31 *mars* 1897. — M. **Martin** (Théophile), Conducteur principal à La Rochelle, est attaché, à la résidence de Niort, aux services ci-après désignés, en remplacement de M. **Poisson**, Ingénieur ordinaire, précédemment appelé à une autre destination, savoir :

1° Service ordinaire du département des Deux-Sèvres ;

2° Service de la navigation de la Sèvre-Niortaise, du port de Marans et du canal maritime de Marans au Brault ;

M. **Martin** remplira les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Idem. — M. **Imbeaux**, ingénieur ordinaire de 2e classe chargé, à la résidence de Nancy, du 3e arrondissement du service du canal de la Marne au Rhin, est chargé, en outre, de l'intérim de l'arrondissement du Sud du service ordinaire du département de Meurthe-et-Moselle qui lui était précédemment confié.

Idem. — M. **Minguier** (Louis), Conducteur de 1re classe, détaché au service des Travaux publics du Tonkin et remis à la disposition du Ministère des Travaux Publics, est chargé, à la résidence de Florac, des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Paradis**, décédé :

1° Service ordinaire du département de la Lozère, arrondissement de Florac ;

2° Service hydrométrique du bassin du Tarn, — 1er arrondissement ;

3° 2e arrondissement du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Soulié** (ligne de Florac aux réseaux existants, — Etudes).

M. **Minguier** remplira les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Arrêté du 2 *avril.* — M. **Dubreuque** (Georges), Ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché à la résidence de Saint-Amand, au service ordinaire du département du Cher, au service du canal du Berry et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Doërr**, est chargé, à la résidence de Pontoise, de l'arrondissement du Nord du service ordinaire du département de

Digitized by Google

Seine-et-Oise, en remplacement de M. **Van Blarenberghe**, mis en disponibilité.

Décision du 13 *avril* 1897. — M. **Poncet** (Jules), Conducteur principal à Bourg, est chargé de l'intérim de l'arrondissement de l'Ouest du service ordinaire du département de l'Ain, jusqu'à la désignation du successeur de M. l'Ingénieur **Arnaud**.

II. — CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

20 *mars* 1897. — M. **Mourroux** (Jean), Commis, Concours de 1894, — n° 116, Landes, service des études et travaux du chemin de fer de Dax à Saint-Sever.

26 *mars*. — M. **Matheu** (Henri), Commis, Concours de 1894, — n° 2, Haute-Garonne, service ordinaire.

29 *mars*. — M. **Laspoumadères** (Étienne), Commis, Concours de 1894, — n° 51, Haute-Vienne, service ordinaire.

5 *avril*. — M. **Duran** (Gabriel), Commis, Concours de 1893, — n° 86, Landes, service maritime.

14 *avril*. — M. **Lansade** (Pierre), Commis, Concours de 1894, — n° 126, Lot-et-Garonne, service des études et travaux du chemin de fer de La Sauve à Eymet.

2° SERVICES DÉTACHÉS.

20 *mars* 1897. — M. **Bénard** (Auguste), Conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département d'Ille-et-Vilaine, est autorisé à entrer au service municipal de la Ville de Saint-Malo. Il sera considéré comme étant en service détaché.

Idem. — M. **Grelier** (Raphaël), Conducteur de 4e classe, détaché au service des Travaux publics de Madagascar et remis à la dis-

Digitized by Google

position du Ministère des Travaux publics, est autorisé à accepter les fonctions d'Agent voyer de la commune de Puteaux.

Il continuera d'être considéré comme étant en service détaché.

31 *mars*. — M. **Gresse** (Adolphe), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Lozère, au service des études et travaux du chemin de fer de Mende à La Bastide, est mis à la disposition du Gouvernement tunisien pour être employé au service des Travaux publics de la Régence.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

3° CONGÉ.

29 *mars* 1897. — M. **Doléac** (Ulysse), Conducteur de 1re classe, en congé renouvelable au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi, est mis, sur sa demande, en congé sans traitement, jusqu'à son admission à la retraite.

4° CONGÉ RENOUVELABLE.

31 *mars* 1897. — M. **Prudhomme** (Victor), Conducteur de 3e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Société anonyme de construction et d'exploitation de chemins de fer, à la résidence de Constantinople.

5° DISPONIBILITÉ.

26 *mars* 1897. — M. **Langlet** (Henri), Conducteur principal attaché, dans le département de la Marne, au service du canal de l'Aisne à la Marne, est mis en disponibilité avec demi-traitement pendant six mois, pour raison de santé.

31 *mars*. — M. **Geniés** (Auguste), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Ardèche, est mis en disponibilité avec demi-traitement pour raisons de santé pendant un an.

7 *avril*. — M. **Bouche** (Jules), Conducteur principal, en congé avec traitement entier pour raisons de santé, est mis en disponibilité avec demi-traitement pour le même motif, jusqu'à son admission à la retraite.

Digitized by Google

14 *avril.* — M. **Chassé** (Jules), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de la Loire-Inférieure, est mis en disponibilité avec demi-traitement pour raisons de santé.

6° DÉMISSION.

31 *mars* 1897. — Est acceptée la démission de M. **Barut** (Jules), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de la Savoie.

7° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Bourdon** (Joseph), Conducteur principal, Bouches-du-Rhône, service ordinaire et service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Salon à La Calade	1er mai 1897
M. **Masset** (Pierre), Conducteur principal, en disponibilité pour raisons de santé	1er mai 1897
M. **Montel** (Numa), Conducteur principal, Bouches-du-Rhône, service ordinaire	1er mai 1897
M. **Millon** (Adolphe), Conducteur principal, en disponibilité pour raisons de santé	1er mai 1897
M. **Vienney** (François), Conducteur principal, Seine, service ordinaire	1er mai 1897
M. **Fauré** (Lucien), Conducteur principal, en disponibilité pour raisons de santé	1er mai 1897
M. **Lanave** (Joseph), Conducteur principal, en disponibilité pour raisons de santé	1er mai 1897
M. **Mary** (Jules), Conducteur principal, Seine, détaché au service municipal de la Ville de Paris	1er mai 1897
M. **Lecomte** (Louis), Conducteur principal, en disponibilité pour raisons de santé	1er mai 1897
M. **Buisson** (Jean), Conducteur principal, en disponibilité pour raisons de santé	1er mai 1897
M. **Moncoq** (Victor), Conducteur principal, Mayenne, service de la navigation de la Mayenne	1er mai 1897
M. **Jouanneau** (Ernest), Conducteur principal, en disponibilité pour raisons de santé	1er mai 1897
M. **Goyard** (Louis), Conducteur principal, en disponibilité pour raisons de santé	1er mai 1897
M. **Faure** (Philippe), Conducteur principal, Isère, service ordinaire	1er mai 1897

Digitized by Google

Date d'exécution.

M. **Desvoyes** (Auguste), Conducteur principal, en disponibilité pour raisons de santé..... 1er mai 1897

M. **Delhomme** (Paul), Conducteur principal, en disponibilité pour raisons de santé..... 1er mai 1897

M. **Grimaud** (François), Conducteur principal, en disponibilité pour raisons de santé..... 1er mai 1897

M. **Laborde** (Pierre), Conducteur principal, en disponibilité pour raisons de santé..... 1er mai 1897

M. **Barbier** (Eugène), Conducteur principal, Eure, service ordinaire..... 1er mai 1897

M. **Jacques** (dit Pourreau), Conducteur de 1re classe, en congé renouvelable, Compagnie du gaz de Tours ..... 1er mai 1897

M. **Bouchet** (Martial), Conducteur de 1re classe, Lot-et-Garonne, service des études et travaux du chemin de fer de Tonneins à Villeneuve-sur-Lot. 1er mai 1897

M. **Petit** (Claude), Conducteur de 1re classe, Saône-et-Loire, service ordinaire..... 1er mai 1897

M. **Étienne** (Émile), Conducteur de 1re classe, en congé pour affaires personnelles..... 1er mai 1897

M. **Delpech** (Léopold), Conducteur de 1re classe, Tarn-et-Garonne, service ordinaire..... 1er mai 1897

M. **Cuinet** (Émile), Conducteur de 1re classe, Doubs, service ordinaire..... 1er mai 1897

M. **Malherbe** (Siméon), Conducteur de 2e classe, en congé pour raisons de santé..... 1er mai 1897

M. **Saby** (Joseph), Conducteur de 2e classe, en congé renouvelable au service de la Société immobilière d'Arcachon..... 1er mai 1897

M. **Forcade** (Léon), Conducteur de 2e classe, en disponibilité pour raisons de santé..... 1er mai 1897

M. **Toesca** (Dominique), Conducteur de 2e classe, Loire, service ordinaire..... 1er mai 1897

8° DÉCÈS.

Date du décès.

M. **Marmouzet** (Léon), Conducteur de 4e classe, Pas-de-Calais, service ordinaire..... 4 janv. 1897

M. **Fromaget** (Jean), Conducteur principal, Charente-Inférieure, service ordinaire..... 9 février 1897

Digitized by Google

	Date du décès.
M. **Moisan** (Célestin), Conducteur de 3e classe, en disponibilité pour raisons de santé.....	17 mars 1897
M. **D'Aure de Lyas**, Conducteur principal (Haute-Garonne, service ordinaire.....	24 mars 1897
M. **Bigé** (Léon), Conducteur principal, Seine-et-Marne, service ordinaire.....	26 mars 1897
M. **Bechtold** (Joseph), Conducteur de 1re classe, (Loire Inférieure), service de la 4e section de la navigation de la Loire.....	9 avril 1897

9° DÉCISIONS DIVERSES.

12 *mars* 1897. — M. **Delmas** (Hippolyte), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de la Haute-Vienne, passe dans le département de l'Ariège, au service des études et travaux du chemin de fer de Pamiers à Limoux.

20 *mars*. — M. **Cosnefroy** (Alexandre), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Seine-Inférieure, au service maritime, — 2e section, passe au service ordinaire du département d'Ille-et-Vilaine.

Idem. — M. **Mencière** (Paul), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de l'Aisne, au service de la navigation entre la Belgique et Paris, passe dans le département de la Marne, au service de la 2e section de la navigation de la Marne.

6 *avril*. — M. **Margier** (Raphaël), Conducteur de 4e classe, détaché dans les bureaux de l'Administration centrale, est attaché, dans le département de la Seine, au service de la 3e section de la navigation de la Marne.

7 *avril*. — M. **Fouré** (Désiré), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de la Somme, au service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer du Nord, est attaché, en outre, au service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de l'Ouest.

10 *avril*. — M. **Hulin** (Joseph), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département d'Eure-et-Loir, au service des études et travaux du chemin de fer de Voves à Toury, passe au service ordinaire du même département.

Digitized by Google

10 *avril.* — M. **Thierry** (Jean-Baptiste), Conducteur de 4e classe, détaché au service municipal de la Ville de Châteaudun, est attaché, dans le département de la Seine, au service des études et travaux du chemin de fer de Voves à Toury.

14 *avril.* — M. **Sabatier** (Henri), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département des Basses-Alpes, passe au service ordinaire du département de l'Aude.

Idem. — M. **Bourjade** (Germain), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Aude, passe dans le département du Gers, au service des études et travaux du chemin de fer d'Eauze à Auch.

Idem. — M. **Mandement** (Jules), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département du Gers, au service des études et travaux du chemin de fer d'Eauze à Auch, passe au service ordinaire du département de la Haute-Garonne.

15 *avril.* — M. **Maillard** (Jules), Conducteur principal, attaché au service maritime du département de la Loire-Inférieure, est attaché, en outre, au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Mégrot** (Auguste), Conducteur principal attaché, dans le département de la Nièvre, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Bourges à Cosne, passe dans le département du Cher, même service.

26 *avril.* — M. **Rousset** (Louis), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département du Cantal, au service des études et travaux du chemin de fer de Bort à Neussargues, passe, dans le département de la Creuse, au service des études et travaux du chemin de fer de Guéret à La Châtre.

Idem. — M. **Puymartin** (Henri), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Dordogne, au service des études et travaux du chemin de fer de Nontron à Sarlat, passe, dans le département de la Creuse, au service des études et travaux du chemin de fer de Guéret à La Châtre.

Les Éditeurs-Gérants : P. Vicq-Dunod et Cie.

TOURS. — IMPRIMERIE DESLIS FRÈRES, 6, RUE GAMBETTA.

Digitized by Google

LOIS.

(N° 111)

[13 avril 1897]

Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer de Carhaix à Châteaulin.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer de Carhaix à Châteaulin.

En conséquence, la concession de ce chemin de fer, faite à titre éventuel à la compagnie des chemins de fer de l'Ouest par la convention du 25 mars 1885, approuvée par la loi du 10 décembre suivant, est déclarée définitive dans les conditions prévues par ladite convention.

Art. 2. — Viendront en déduction des dépenses à la charge de l'État, pour l'établissement dudit chemin de fer, les subventions qui ont été ou qui seront offertes par les départements, les communes ou les propriétaires intéressés.

Art. 3. — Il est pris acte de l'offre faite par le conseil général du Finistère, dans ses délibérations du 23 août 1895 et du 15 avril 1896, de contribuer, jusqu'à concurrence d'une somme de trois cent mille francs (300.000 francs), aux dépenses d'acquisition des terrains nécessaires à l'établissement de la ligne mentionnée à l'article 1er ci-dessus.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

Digitized by Google

(N° 112)

[13 avril 1897]

Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissemen , sur le territoire de la commune du Mont-Dore, d'un chemin de fer d'intérêt local du pont Meynadier, sur la Dordogne, au « Salon-du-Capucin ».

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, sur le territoire de la commune du Mont-Dore, d'un chemin de fer d'intérêt local funiculaire, à traction électrique, partant du chemin de grande communication n° 13, près du pont Meynadier, sur la Dordogne, et aboutissant au plateau de la montagne dit « Salon-du-Capucin ».

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit chemin ne sont pas accomplies dans le délai de deux années, à partir de la promulgation de la présente loi.

Art. 3. — La commune du Mont-Dore est autorisée à pourvoir à l'exécution de la ligne dont il s'agit, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions de la convention passée, le 1er avril 1896, entre le maire de la commune du Mont-Dore, d'une part, et M. Giraudon, entrepreneur de travaux publics à Perrier, d'autre part, ainsi que du cahier des charges joint à cette convention.

Des copies certifiées conformes de ces convention et cahier des charges resteront annexées à la présente loi.

Art. 4. — Dans un délai de six mois à partir de la déclaration d'utilité publique, le concessionnaire devra constituer une société anonyme.

La société qui sera ainsi formée se substituera au concessionnaire et deviendra solidairement responsable avec lui, vis-à-vis

Digitized by Google

de la commune, de tous les engagements qu'il aurait contractés envers cette dernière.

Cette substitution devra être approuvée par un décret délibéré en conseil d'État, conformément aux dispositions de l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

CONVENTION.

Entre M. Léon Chabory, conseiller général du Puy-de-Dôme, maire de la commune du Mont-Dore, agissant au nom de ladite commune, en vertu de l'autorisation qui lui a été donnée par délibération du conseil municipal, en date du 28 octobre 1894 et du 1er avril 1896,

D'une part;

Et M. Jean Giraudon, entrepreneur de travaux publics, demeurant à Perrier, près Issoire,

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — M. Chabory, en sa qualité de maire du Mont-Dore, au nom de la commune, concède à M. Giraudon, qui accepte, la construction et l'exploitation du chemin de fer funiculaire du Mont-Dore au « Salon-du-Capucin ».

Art. 2. — Cette concession est faite aux conditions du cahier des charges annexé à la présente convention, lequel est conforme au cahier des charges-type approuvé par le décret du 6 août 1881, sauf les modifications apportées aux articles 5, 6, 7, 8, 9, 11, 15, 20, 26, 27, 31, 35, 39, 41, 42, 43, 47, 48, 57, 59, 65, 66, et la suppression des articles 12, 13, 16, 17, 30, 44, 45, 46, 49, 50, 51, 54, 55, 56, 58, 60, 61.

Art. 3. — Il est stipulé, en outre, que M. Giraudon s'engage à payer à la commune du Mont-Dore une somme de 1.000 francs pour chacune des dix premières années de la concession et de 1.200 francs pour chacune des années suivantes, et ce, à partir du jour où la concession aura commencé à courir.

Ladite somme sera payable à la caisse du receveur municipal de la commune du Mont-Dore le 1er novembre de chaque année.

Art. 4. — La présente convention n'aura d'effet qu'en vertu de la loi à intervenir pour approuver la concession du chemin de fer.

Fait double, le 1er avril 1896.

Digitized by Google

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le chemin de fer d'intérêt local qui fait l'objet du présent cahier des charges partira d'un point situé au lieu dit « les Pradets », à 20 mètres environ de la façade ouest du bâtiment Tardif et à 35 mètres de la façade sud-est du bâtiment Giraudon, lesdits bâtiments situés sur la rive gauche de la Dordogne à 50 mètres environ du pont Meynadier. Il se dirige ensuite en ligne droite en un point du lieu dit « le Carrefour », situé sur le chemin dit des « Rigolets », à 25 mètres environ du salon de Nice. Ce chemin de fer est destiné au transport des voyageurs et des bagages.

Art. 2. — Les travaux devront être commencés dans un délai d'un an à partir de la loi déclarative d'utilité publique. Ils seront poursuivis de telle façon que le funiculaire du Mont-Dore au Salon-du-Capucin soit livré à l'exploitation dans le délai de deux années à partir de la même date.

. . . . . .

Art. 3 à 6. — *Comme au type.*

Art. 7. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre.

La largeur des caisses des véhicules, ainsi que de leur chargement, ne dépassera pas 2m,30, et la largeur du matériel roulant, y compris toute saillie, notamment celle des marchepieds latéraux, restera inférieure à 2m,50 ; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 3m,60 au milieu du croisement.

La largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 2 mètres.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 75 centimètres.

L'épaisseur de la couche de ballast sera d'au moins 25 centimètres, et l'on ménagera, au pied de chaque talus du ballast, une banquette de largeur telle que l'arête de cette banquette se trouve à 90 centimètres au moins de la verticale de la partie la plus saillante du matériel roulant.

Le concessionnaire établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par le

Digitized by Google

préfet, suivant les circonstances locales, sur les propositions du concessionnaire.

Art. 8. — *Comme au type.*

Art. 9. — Il n'y aura que deux gares ou stations : une à chaque extrémité de la ligne.

La gare inférieure ou de départ sera placée au lieu dit « les Pradets ».

La gare supérieure ou d'arrivée sera établie au lieu dit « le Carrefour ».

Le concessionnaire sera tenu, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre au préfet les projets de détail de chaque gare, station ou halte, lesquels se composeront :

1° D'un plan à échelle de 1/500e, indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de 1 centimètre par mètre ;

3° D'un mémoire descriptif, dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

. . . . . .

Art. 31. — Les voitures de voyageurs devront être faites d'après les meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions réglées ou à régler pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues sur ressorts ou dispositif équivalent, et n'auront qu'un étage ; construites en gradin, vu la déclivité de la voie. Ces voitures seront complètement couvertes, garnies de banquettes avec dossiers, munies de rideaux en été; on y accédera de plain-pied des escaliers des gares.

L'intérieur de chaque compartiment contiendra l'indication du nombre des places dans le compartiment. Les wagons seront de bonne et solide construction et constamment tenus en bon état. Chaque voiture sera munie de trois freins dont l'un fonctionnant automatiquement en cas de rupture du câble. Les deux autres freins agiront, l'un sur l'essieu d'avant, l'autre sur l'essieu d'arrière ; ils se manœuvreront à la main.

Tous ces freins seront à friction.

Une plate-forme de manœuvre sera ménagée à chacune des extrémités de la voiture pour le conducteur chargé de la manœuvre du frein.

Chaque voiture ne pourra être mise en service qu'après avoir été examinée par la commission de réception des travaux, composée des commissaires dont il est parlé à l'article 27 ci-dessus, et qui devra faire suffisamment d'épreuves et d'expériences pour se rendre compte de l'efficacité des freins.

Le câble en fils d'acier devra être calculé de manière qu'au maximum de charge les fils ne travaillent qu'au dixième de leur charge de rupture. Il sera soumis, avant son emploi, à des épreuves qui seront fixées par la commission dont il est parlé à l'article 27 ci-dessus et qui auront lieu devant elle. Il y aura toujours un câble de rechange éprouvé, prêt à être mis en place.

Digitized by Google

Toutes les parties du matériel roulant seront de bonne et solide construction. Sur le vu du procès-verbal de reconnaissance des voitures et du câble dressé par la commission et auquel il sera joint le procès-verbal de reconnaissance des travaux dont il est parlé à l'article 27, le préfet autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation du chemin. Après cette autorisation, le concessionnaire pourra mettre le chemin en service et y percevoir les taxes ci-après déterminées. Le concessionnaire sera tenu, pour la mise en service de tout son matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Le service du contrôle aura le droit de faire procéder à de nouvelles épreuves toutes les fois qu'il le jugera convenable. Tous les frais d'épreuves du matériel sont à la charge du concessionnaire.

Art. 32. — Le nombre minimum des trains qui desserviront tous les jours la ligne entière dans chaque sens est fixé à douze pendant la période d'exploitation comprise entre le 1er juin et le 1er octobre. Ils ne circuleront qu'entre le lever et le coucher du soleil. Toutefois, s'il est nécessaire d'établir quelques trains de nuit, chaque voiture devra être éclairée à l'avant et à l'arrière au moyen d'une forte lampe à réflecteur. Néanmoins, chaque train, avant de se mettre en marche, pourra attendre d'avoir à transporter au moins huit voyageurs.

. . . . . .

Le reste comme au type (*).

(*) Voir le type *Ann.* 1882, p. 264, et *Journal officiel* du 17 avril 1897.

Digitized by Google

DÉCRETS.

(N° 113)

[25 février 1897]

Décret relatif à la modification du tracé de la ligne de tramway de Touvent à Jonzac.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée, conformément aux dispositions ci-dessus visées, la modification du tracé de l'embranchement de Saint-Fort à Port-Maubert, entre la station de Saint-Fort et le chemin vicinal n° 14 (point kilométrique $4^{km},400$).

Art. 2. — Les mots « chemin de Carillon à Camaillau » sont supprimés dans le paragraphe 3 de l'article 2 *bis* du cahier des charges, modifié par le décret du 21 août 1894.

Dans le paragraphe 3 de l'article 7 dudit cahier des charges, les deux derniers alinéas, relatifs aux routes et chemins empruntés par l'embranchement de Saint-Fort à Port-Maubert seront remplacés par l'alinéa unique ci-après :

« Embranchement de Port-Maubert, route départementale n° 2, point kilométrique $0^{m},800$ à $2^{km},920$ et du point kilométrique $3^{km},600$ à $5^{km},327$.

Digitized by Google

(N° 114)

[27 février 1897]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département d'Eure-et-Loir, d'un réseau de tramways à traction mécanique.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département d'Eure-et-Loir, suivant les dispositions générales des plans ci-dessus visés, d'un réseau de tramways, à traction mécanique, destiné au transport des voyageurs et des marchandises et comprenant les lignes de :

Lèves à Bonneval ;
Saint-Sauveur à Châteauneuf;
Brezolles à Dreux.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution desdits tramways ne sont pas accomplies dans le délai de trois ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département d'Eure-et-Loir est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation des lignes de tramways dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 11 mai 1896, entre le préfet d'Eure-et-Loir, au nom du département, et MM. Beldant (Paul), Beldant (Edmond) et Baërt (François) fils, pour la rétrocession des tramways susmentionnés, conformément aux conditions du bordereau des prix et du cahier des charges annexés à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le bordereau des prix, le cahier des charges et les plans d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

Digitized by Google

Art. 4. — Pour l'application des articles 15 et 36 de la loi du 11 juin 1880 et 12 du règlement d'administration publique du 20 mars 1882, le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor est fixé à 60.210 francs pour l'ensemble des trois lignes.

Le montant de la subvention annuelle du Trésor et le remboursement ultérieur de cette subvention seront réglés d'après les bases fixées à la convention précitée du 11 mai 1896, pour le maximum du capital de premier établissement, l'intérêt à servir à ce capital et les frais d'exploitation.

Dans tous les cas où, conformément à l'article 7 de la convention ci-dessus visée, le département participerait aux recettes de l'exploitation, l'État viendrait, au prorata de sa subvention, en partage des bénéfices réalisés par le département.

Art. 5. — Le Ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des Lois*.

TRAITÉ DE RÉTROCESSION.

L'an 1896 et le 11 mai,

Entre le préfet du département d'Eure-et-Loir, agissant au nom du département, en vertu de la loi du 10 août 1871 et des délibérations du conseil général, en date des 11 avril 1893, 3 avril et 22 août 1894, et 15 avril 1896,

D'une part;

Et MM. Beldant (Paul), Beldant (Edmond) et Baërt (François) fils, demeurant au Mans (Sarthe), faisant élection de domicile à Chartres,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet du département d'Eure-et-Loir rétrocède à MM. Beldant (Paul), Beldant (Edmond) et Baërt fils, qui acceptent l'exploitation des trois lignes de tramways de :

1° Lèves à Bonneval;

2° Saint-Sauveur à Châteauneuf;

3° Brezolles à Dreux;

Sous la réserve que le département en obtiendra lui-même la concession, qu'il s'engage à solliciter de l'État dans les conditions fixées par la loi du 11 juin 1880 et les décrets des 6 août 1881, 20 mars 1882 et 23 décembre 1885.

Art. 2. — Le département exécutera à ses frais tous les travaux et fournitures nécessaires au complet établissement des lignes et à leur exploitation, notamment les acquisitions des terrains, les travaux

Digitized by Google

d'infrastructure et de superstructure des lignes et de leurs dépendances, y compris l'appropriation du sol des voies publiques traversées et empruntées, les ateliers de réparation du matériel, le matériel fixe et roulant, le mobilier des stations, l'outillage des gares, de la voie et des ateliers, enfin les aménagements qu'il y aura lieu de faire dans l'intérieur des gares de jonction avec les lignes existantes, à Chartres, Bonneval, Saint-Sauveur et Dreux, en vue de l'échange des marchandises.

Les rétrocessionnaires seront tenus de prendre livraison des lignes au fur et à mesure de leur exécution, au vu d'un procès-verbal contradictoire de reconnaissance et de réception définitive, qui sera dressé par une commission spéciale de contrôle constituée à cet effet par l'Administration et dont un représentant des rétrocessionnaires fera partie. A dater de cette livraison, l'entretien des travaux sera à la charge des rétrocessionnaires.

Le département prendra à sa charge dans l'avenir tous les travaux complémentaires de premier établissement que pourra rendre nécessaire le développement du trafic.

Dans le cas où l'accord ne pourrait pas s'établir, tant au moment de la livraison des lignes qu'à toute autre époque, les travaux supplémentaires à exécuter seront arrêtés en dernier ressort par le Ministre des travaux publics, les concessionnaires entendus.

Le département prendra également à sa charge la dépense des rails à gorge dont l'établissement pourra être exigé sur les parties des voies publiques empruntées par la voie ferrée.

Art. 3. — Les rétrocessionnaires tiendront constamment au niveau des besoins du trafic, et à leurs frais, le mobilier des stations et l'outillage des gares, de la voie et des ateliers.

S'il est reconnu nécessaire, en cours d'exploitation, d'augmenter le matériel roulant, le département pourra exiger des rétrocessionnaires qu'ils fassent à leurs frais l'acquisition du matériel nécessaire, sauf à leur en payer l'intérêt à 4 0/0, sans prime d'amortissement, sur le montant des dépenses réelles d'acquisition. Il pourra, s'il le préfère, faire lui-même l'acquisition de ce matériel.

Dans le premier cas, le matériel roulant qui devra faire retour au département en fin de concession, conformément à l'article 17 du cahier des charges, sera limité, pour l'ensemble du réseau, à 7 locomotives, 5 voitures-fourgons, 16 voitures à voyageurs, 11 wagons couverts, 7 wagons découverts et 6 plates-formes. Ces quantités sont celles qui doivent être fournies sur le réseau au début de l'exploitation.

Dans le second cas, tout le matériel roulant sans exception fera retour au département.

Si le département et les rétrocessionnaires ne pouvaient se mettre d'accord au sujet du matériel nécessaire aux besoins du trafic, la question serait résolue en dernier ressort par le Ministre des travaux publics, le département et les rétrocessionnaires entendus.

Art. 4. — Le département confie aux rétrocessionnaires l'exécution

Digitized by Google

de tous les travaux et fournitures de premier établissement indiqués à l'article 2. Cette exécution aura lieu d'après les projets dressés par les ingénieurs du département.

Toutefois, les acquisitions de terrains seront faites et payées par les soins du département, qui restera également chargé de rembourser, aux compagnies de l'Ouest et d'Orléans, le montant des travaux et fournitures que ces compagnies se réserveront d'exécuter elles-mêmes dans les gares de jonction.

Les dépenses faites par les rétrocessionnaires seront réglées d'après les quantités réellement faites ou livrées, aux prix unitaires de la série de prix annexée à la présente convention.

Les fournitures d'outillage, de mobilier et de pièces de rechange, pour lesquelles il n'existe pas de prix portés à la série, seront comptées d'après les dépenses réellement effectuées par les rétrocessionnaires, majorées de 15 0/0 pour frais généraux, frais d'administration et avances de capitaux.

En tous cas, et quoi qu'il arrive, le montant total des dépenses admises en compte ne pourra pas dépasser le maximum de 2.400.000 francs ; les dépenses au-delà de ce maximum resteront à la charge exclusive du rétrocessionnaire.

Art. 5. — Sur les dépenses faites et justifiées par les rétrocessionnaires, calculées conformément aux stipulations de l'article précédent, il leur sera payé chaque mois des acomptes, au fur et à mesure des approvisionnements à pied d'œuvre et de l'avancement des travaux, jusqu'à concurrence des trois quarts de ces dépenses constatées par les états de situation qui seront dressés par les ingénieurs du département, sans que le total de ces acomptes puisse dépasser les trois quarts du maximum fixé à l'article 4.

Lorsque le réseau sera achevé et que chaque ligne aura été remise aux rétrocessionnaires dans les conditions fixées par l'article 2, le département leur payera la somme nécessaire pour parfaire, avec les acomptes déjà payés, les trois quarts des dépenses admises en compte aux termes du paragraphe précédent.

Il est entendu que, pour ne pas augmenter les intérêts pendant la période de construction, la livraison des approvisionnements, du matériel fixe et du matériel roulant devra être échelonnée autant que possible d'une façon régulière à partir de la date d'approbation des projets d'exécution.

Art. 6. — Le quatrième quart des dépenses admises au compte des rétrocessionnaires, en exécution de l'article 4, sera fourni par eux à titre de participation.

Le département leur en payera chaque année les intérêts à 4 0/0, plus l'amortissement pendant le temps restant à courir depuis l'époque moyenne où les retenues fixées à l'article 5 auront été effectuées jusqu'à l'expiration de la concession. Ces payements se feront par semestres. Toutefois, les annuités échéant en cours de construction ne

Digitized by Google

seront payées aux rétrocessionnaires qu'au moment de la mise en exploitation totale du réseau.

En cas de déchéance, le paiement de ces annuités serait suspendu, et aucun remboursement ne serait dû aux rétrocessionnaires pour la partie non amortie du capital fourni par eux.

Art. 7. — L'exploitation sera faite aux risques et périls des rétrocessionnaires, quelles que soient les recettes.

Les rétrocessionnaires prélèveront pour chaque exercice, sur les recettes brutes annuelles, le montant des sommes réellement dépensées et dûment justifiées pour l'exploitation des lignes.

Les frais généraux ne devront pas dépasser un maximum de 250 francs par kilomètre. Dans ces frais généraux sont compris notamment les loyers du siège social, les jetons des administrateurs, les appointements du directeur de la société et de tous les employés de l'administration centrale, les frais du matériel de cette administration, ceux du service des titres et les intérêts du fonds de roulement.

Les dépenses d'exploitation ne pourront être portées en compte que jusqu'à concurrence du maximum résultant de la formule :

$$F = 500 \text{ fr.} \times L + \frac{R}{2} + 0{,}015Mk + 0{,}45K,$$

dans laquelle L représente le nombre de kilomètres exploités, R la recette brute, impôts déduits, M*k* le nombre de tonnes kilométriques de marchandises transportées, et K le nombre de trains kilométriques.

Cette formule s'applique à un nombre de trains fixé, pour chaque ligne, comme il suit, par jour et dans chaque sens :

a) Ligne de Lèves à Bonneval :

Pour une recette inférieure à 5.000 francs, trois trains entre Lèves et Bonneval, plus sept trains uniquement de voyageurs entre Lèves et Luisant ;

Pour une recette comprise entre 5.000 et 6.500 francs, quatre trains entre Lèves et Bonneval, plus neuf trains uniquement de voyageurs entre Lèves et Luisant ; et ainsi de suite, à raison d'un train supplémentaire entre Lèves et Bonneval et de deux trains supplémentaires entre Lèves et Luisant, pour chaque augmentation de recette kilométrique annuelle de 1.500 francs ;

b) Ligne de Saint-Sauveur à Châteauneuf :

Six trains, quelles que soient les recettes ;

c) Ligne de Brezolles à Dreux :

Pour une recette inférieure à 3.000 francs, deux trains ; pour une recette comprise entre 3 000 et 5.000 francs, trois trains ;

Pour une recette comprise entre 5.000 et 6.500 francs, quatre trains et ainsi de suite, à raison d'un train supplémentaire par chaque augmentation de recette kilométrique annuelle de 1.500 francs.

Tant que la recette de la ligne de Brezolles à Dreux restera infé-

Digitized by Google

rieure à 3.000 francs, il sera fait, en plus des deux trains prévus, un troisième train les jours de principal marché à Dreux et les jours de foire à Dreux et à Brezolles.

Le préfet pourra, les rétrocessionnaires entendus, exiger l'établissement d'un nombre de trains supérieur. En ce cas, il sera ajouté au maximum des frais défini par la formule d'exploitation, 35 centimes par train kilométrique pour les trains ainsi prescrits.

Il est d'ailleurs expressément entendu que les trains supplémentaires que les rétrocessionnaires mettraient d'eux-mêmes en circulation ne donneraient pas lieu à cette augmentation de 35 centimes par train kilométrique.

Pour le règlement des comptes et l'application de la formule d'exploitation, il sera fait masse des recettes des trois lignes.

Les exercices seront comptés du 1er janvier au 31 décembre de chaque année.

Lorsque les dépenses portées en compte n'atteindront pas le maximum résultant de la formule d'exploitation, les rétrocessionnaires prélèveront à titre d'économie les deux tiers de la différence entre le maximum et le montant des dépenses réelles.

Lorsque la recette brute sera inférieure aux dépenses portées en compte dans les limites du maximum, augmentées s'il y a lieu de la prime d'économie, les insuffisances seront inscrites à un compte d'attente qui sera amorti avec intérêt simple à 4 0/0, sans prime d'amortissement, en parties proportionnelles pour le capital et les intérêts composant le compte dont il s'agit, par des prélèvements opérés sur les excédents des recettes des années suivantes, avec cette stipulation que le compte deviendra nul de plein droit à l'expiration de la concession, s'il n'est pas complètement amorti à cette époque.

Le surplus des recettes, après déduction des diverses allocations mentionnées au présent article, sera partagé dans la proportion des deux tiers pour les rétrocessionnaires et d'un tiers pour le département.

Art. 8. — La longueur de chaque ligne sera déterminée conformément à l'article 23 du cahier des charges.

En tout cas, la longueur à compter pour l'application des articles qui précèdent ne pourra dépasser le maximum de 62 kilomètres.

Art. 9. — Chaque année, les rétrocessionnaires verseront au département en titres de rentes sur l'État ou en obligations de l'une des six grandes compagnies de chemins de fer français, dont les revenus seront touchés par eux, une somme de 200 francs par kilomètre exploité.

Ces sommes serviront à former un fonds spécial, destiné au renouvellement de la voie, qui cessera de s'accroître lorsqu'il aura atteint le chiffre de 2.000 francs par kilomètre. Elles seront comprises dans les dépenses d'exploitation.

Les versements annuels de 200 francs seront effectués de nouveau dans la mesure nécessaire pour ramener le fonds de réserve à son

Digitized by Google

maximum lorsque, après l'avoir atteint, il aura été absorbé ou entamé par les dépenses auxquelles il doit subvenir.

Les prélèvements sur ce fonds de réserve ne pourront être autorisés que par le conseil général ou la commission départementale, sur la proposition du préfet, les rétrocessionnaires entendus, sauf recours devant le Ministre des travaux publics, qui statuera définitivement.

Le fonds de réserve sera la propriété des rétrocessionnaires et leur reviendra en fin de concession, sauf les prélèvements qui auraient pu y être faits en exécution du paragraphe 3 de l'article 17 du cahier des charges.

En cas de déchéance des rétrocessionnaires, il restera acquis au département.

Art. 10. — Avant la mise en exploitation, les rétrocessionnaires seront tenus de constituer une société anonyme dont le capital sera suffisant pour faire face à leur participation dans les dépenses de premier établissement, et constituer le fonds de roulement nécessaire à l'exploitation du réseau.

Cette société devra être agréée par le conseil général, et son fonctionnement, dans tous ses détails, sera soumis au contrôle du département.

Elle sera substituée aux rétrocessionnaires et deviendra solidairement responsable avec eux, vis-à-vis du département, de tous les engagements qu'ils auront contractés avec ce dernier.

Cette substitution devra toutefois être approuvée par décret rendu en conseil d'État, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880.

Les rétrocessionnaires déclarent renoncer à l'avance à toute réclamation pour les frais de constitution de cette société et de son capital.

La société ne pourra s'occuper d'autres lignes de tramways ou de chemins de fer d'intérêt local sans l'autorisation du département.

Art. 11. — Les rétrocessionnaires seront tenus d'assurer contre l'incendie les bâtiments et le matériel fournis par le département. A défaut par eux de couvrir ce risque, le département le fera pour leur compte et à leurs frais.

Les frais de cette assurance seront portés au compte annuel de l'exploitation.

Les rétrocessionnaires resteront néanmoins, tant avant la conclusion de l'assurance qu'après que celle-ci aura été conclue, soit par eux-mêmes, soit en leurs lieu et place par le département, entièrement responsables des bâtiments et du matériel mis à leur disposition et de toutes les conséquences éventuelles de leur incendie, recours des voisins, etc.

Art. 12. — Toutes les indemnités et tous les frais quelconques auxquels donnera lieu, au profit de qui que ce soit, l'exploitation du réseau, seront exclusivement à la charge des rétrocessionnaires.

Ils seront civilement responsables de tous les accidents qui pourront subvenir pendant la durée de la concession et garantiront le département de toute réclamation de ce chef.

Digitized by Google

Ils ne seront pas admis à invoquer une mauvaise disposition résultant de l'établissement de la ligne pour se libérer de leur responsabilité.

Art. 13. — Les subventions de l'État resteront acquises au département sans que les rétrocessionnaires puissent élever aucune prétention à leur égard.

Le département demeurera chargé de rembourser l'État de ses avances à l'époque et dans les conditions fixées par l'article 15 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 14. — En cas de retard dans la mise en exploitation, après notification du procès-verbal de reconnaissance et de réception définitive de chaque ligne, les rétrocessionnaires seront passibles d'une amende de 1 franc par kilomètre et par jour de retard.

Art. 15. — La présente concession est faite aux charges, clauses et conditions de la série de prix et du cahier des charges ci-annexés, à l'exécution desquelles MM. Beldant (Paul), Beldant (Edmond) et Baërt fils s'engagent d'une façon formelle. Ce cahier des charges est conforme au cahier des charges-type annexé au décret du 6 août 1881, sauf les modifications introduites dans les articles 2, 4, 5, 7, 8 *bis*, 11, 17, 20, 23, 37 et 38.

Art. 16. — La validité de la rétrocession est subordonnée à la déclaration d'utilité publique dans le délai de quatre années à partir de la signature de la présente convention et à l'obtention par le département des subventions de l'État au taux maximum résultant de la loi du 11 juin 1880.

Aucune indemnité ne sera due aux rétrocessionnaires, si elle n'est pas obtenue dans ces conditions.

Art. 17. — Les rétrocessionnaires s'engagent à n'employer que du personnel français, ainsi que du matériel fixe, du matériel roulant et de l'outillage de provenance française.

Art. 18. — Les frais de timbre et d'enregistrement de la présente convention, de la série de prix et du cahier des charges y annexés calculés suivant l'article 24 de la loi du 11 juin 1880, seront supportés par les rétrocessionnaires.

Fait en double à Chartres, les jour, mois et an que dessus.

Digitized by Google

BORDEREAU DES PRIX A ANNEXER AU TRAITÉ DE RÉTROCESSION.

NUMÉROS des PRIX	DÉSIGNATION DE LA NATURE D'OUVRAGES ET PRIX D'APPLICATION (en toutes lettres)	PRIX EXPRIMÉS en chiffres
	Première partie. — Infrastructure.	
	I. — Frais d'études.	
Pour mémoire	Les études et la rédaction des projets définitifs seront faits par les soins des ingénieurs du département.....	»
	II. — Terrains.	
Pour mémoire	Les terrains seront acquis et payés par le département.....	»
	III. — Travaux.	
1	Déblais de toute nature employés en remblais ou mis en dépôt, pour fouille, jet de pelle ou charge en brouette ou en tombereau, décharge, régalage et dressement des talus. Le mètre cube : un franc dix centimes.....	1 10
2	Transport de déblais de toute nature à la brouette, pour chaque décamètre parcouru. Le mètre cube : dix centimes.....	0 10
3	Transport de déblais de toute nature au tombereau ou au wagon pour le premier hectomètre parcouru. Le mètre cube : cinquante centimes...	0 50
4	Transport de déblais de toute nature au tombereau ou au wagon pour chaque hectomètre parcouru en sus du premier. Le mètre cube : cinq centimes.....	0 05
5	Démolition de chaussées d'empierrement, compris triage, transport en dépôt et rangement des matériaux bons à réemployer. Le mètre cube : trois francs.....	3 »
6	Démolition de pavage de chaussées, trottoirs et caniveaux et de bordures de trottoirs en pavés, compris triage, transport en dépôt et rangement des pavés et du sable. Le mètre superficiel : quinze centimes.....	0 15
7	Démolition de bordures de trottoirs en pierre de taille, quels que soient la nature et l'échantillon, compris triage, transport en dépôt et rangement. Le mètre linéaire : dix centimes.....	0 10
8	Pierre siliceuse des carrières du pays, cassée à l'anneau de 0m.06 pour chaussées, rendue à pied d'œuvre et emmétrée. Le mètre cube : huit francs.....	8 »

Digitized by Google

NUMÉROS des PRIX	DÉSIGNATION DE LA NATURE D'OUVRAGES ET PRIX D'APPLICATION (en toutes lettres)	PRIX EXPRIMÉS en chiffres
9	Pierre porphyrique de Voutré (Mayenne), cassée à l'anneau de 0m,06, rendue à pied d'œuvre et emmétrée. Le mètre cube : vingt-deux francs.....	22 »
10	Emploi de matériaux d'empierrement, compris l'ouverture de la forme de la chaussée. Le mètre cube : quarante centimes.....	0 40
11	Construction ou reconstruction de chaussées empierrée, compris pilonnage ou cylindrage, fourniture de la matière d'agrégation, arrosage, toutes mains-d'œuvre jusqu'à prise complète et entretien jusqu'à la réception définitive. Le mètre superficiel : cinquante centimes.....	0 50
12	Sable siliceux des carrières du pays pour pavage. Le mètre cube : six francs.....	6 »
13	Sable de Loire pour pavage. Le mètre cube : neuf francs cinquante centimes	9 50
14	Pose de bordures de trottoirs de toutes natures sur forme de sable, pour toutes mains-d'œuvre. Le mètre linéaire : soixante centimes.....	0 60
15	Pose de bordures de trottoirs de toutes natures sur forme de sable avec joints en mortier de ciment pour toutes mains-d'œuvre et fourniture du mortier. Le mètre linéaire : soixante-quinze centimes.....	0 75
16	Pavage de chaussées, trottoirs ou caniveaux sur forme de sable pour toutes mains-d'œuvre. Le mètre superficiel : soixante-dix centimes.....	0 70
17	Pavage de chaussées, trottoirs ou caniveaux sur forme de sable avec joints en mortier de ciment pour toutes mains-d'œuvre et fourniture du mortier. Le mètre superficiel : un franc soixante centimes.....	1 60
18	Fouilles de fondations d'ouvrage d'art à toutes profondeurs et dans tous les terrains, pour fouille, jet sur berge, charge en brouette ou en tombereau, transport en remblai ou en dépôt, décharge, régalage, dressement des talus, épuisement et boisage s'il y a lieu. Le mètre cube : deux francs.....	2 »
19	Démolition de maçonneries de toutes natures à mortier, autres que celle de pierre de taille, compris triage, nettoyage, rangement des matériaux et transport à pied d'œuvre pour le réemploi. Le mètre cube : deux francs quatre-vingt centimes.....	2 80
20	Démolition de maçonneries de pierre de taille, compris nettoyage, rangement et transport des matériaux à pied d'œuvre pour le réemploi. Le mètre cube : quatre francs cinquante centimes.	4 50
21	Béton de fondation composé de 3 parties de mortier de chaux hydraulique pour 2 parties de pierre siliceuse cassée à l'anneau de 0m,06. Le mètre cube : vingt francs.....	20 »

Digitized by Google

NUMÉROS des PRIX	DÉSIGNATION DE LA NATURE D'OUVRAGES ET PRIX D'APPLICATION (en toutes lettres)	PRIX EXPRIMÉS en chiffres
22	Béton de sable pour remplissage des reins des voûtelettes de tabliers métalliques. Le mètre cube : dix francs	10 »
23	Maçonnerie de moellons bruts ou de gros cailloux siliceux avec mortier de chaux hydraulique, non compris la fourniture des moellons ou cailloux. Le mètre cube : 12 francs	12 »
24	Maçonnerie de moellons bruts ou de gros cailloux siliceux des carrières du pays avec mortier de chaux hydraulique, compris la fourniture des moellons ou cailloux. Le mètre cube : dix-huit francs cinquante centimes	18 50
25	Maçonnerie de dalles de recouvrement avec mortier de chaux hydraulique, non compris la fourniture des dalles. Le mètre cube : sept francs.	7 »
26	Maçonnerie de dalles de recouvrement des carrières du pays avec mortier de chaux hydraulique, compris la fourniture des dalles. Le mètre cube : cinquante-cinq francs	55 »
27	Maçonnerie de pierre de taille avec mortier de chaux hydraulique, non compris la fourniture de la pierre de taille. Le mètre cube : douze francs	12 »
28	Maçonnerie de pierre de taille des carrières de Berchères-les-Pierres, compris la fourniture de la pierre de taille. Le mètre cube : soixante-dix francs	70 »
29	Maçonnerie de pierre de taille des carrières de Vernon (Eure), compris la fourniture de la pierre de taille. Le mètre cube : cent francs.	100 »
30	Maçonnerie de brique double du pays (1er choix) avec mortier de chaux hydraulique, compris la fourniture de briques. Le mètre cube : cinquante francs	50 »
31	Maçonnerie de brique double du pays (1er choix) avec mortier de ciment de Portland pour voûtelettes de tabliers métalliques. Le mètre cube : cinquante-huit francs	58 »
32	Parements vus de maçonnerie ordinaire avec rejointoiement au mortier de chaux hydraulique. Le mètre superficiel : quatre-vingts centimes	0 80
33	Parements vus de maçonnerie de pierre de taille, compris taille, ragréage et rejointoiement au mortier de chaux hydraulique. Le mètre superficiel : huit francs	8 »
34	Parements vus de maçonnerie de brique avec rejointoiement au mortier de chaux hydraulique. Le mètre superficiel : un franc vingt centimes	1 20
35	Parements vus de maçonnerie de brique avec rejointoiement au mortier de ciment de Portland. Le mètre superficiel : un franc cinquante centimes	1 50

Digitized by Google

NUMÉROS des PRIX	DÉSIGNATION DE LA NATURE D'OUVRAGES ET PRIX D'APPLICATION (en toutes lettres)	PRIX EXPRIMÉS en chiffres
36	Chape en mortier de ciment de Portland de 0,03 d'épaisseur. Le mètre superficiel : trois francs..	3 »
37	Plus ou moins-value du prix précédent pour chaque centimètre d'épaisseur en plus ou moins. Le mètre superficiel : quatre-vingts centimes...	0 80
38	Buse en béton de ciment de Portland aggloméré de 0m,20 de diamètre, mise en place sur couche de béton de 0m,10 d'épaisseur, pour toutes fournitures et mains-d'œuvre, compris fouilles de fondation. Le mètre linéaire : six francs.....	6 »
39	Buse en béton de ciment de Portland aggloméré de 0m,30 de diamètre pour les mêmes fournitures et mains-d'œuvre qu'au prix n° 38. Le mètre linéaire : neuf francs.....	9 »
40	Buse en béton de ciment de Portland aggloméré de 0m,40 de diamètre pour les mêmes fournitures et mains-d'œuvre qu'au prix n° 38. Le mètre linéaire : douze francs.....	12 »
41	Charpente en bois de chêne équarri, y compris assemblage et mise en place pour ouvrage définitif. Le mètre cube : cent quarante francs....	140 »
42	Charpente en bois de location en chêne ou sapin, y compris assemblage, mis en place et dépose pour ouvrage provisoire. Le mètre cube : quarante cinq francs.....	45 »
43	Fer forgé ou laminé mis en place pour tabliers métalliques, compris peinture à quatre couches dont 2 au minium et 2 à l'huile. Le kilogramme : cinquante centimes.....	0 50
44	Fer forgé pour garde-corps, mis en place, compris scellement et peintures à 4 couches dont 2 au minium et 2 à l'huile. Le kilogramme : quatre-vingt-dix centimes.....	0 90
45	Fonte de 2e fusion pour plaques de friction et appareils de dilatation, mise en place, compris scellement et peinture à 4 couches dont 2 au minium et 2 à l'huile. Le kilogramme : cinquante centimes.....	0 50
46	Démolition de gargouille en fonte, compris transport en dépôt et rangement. Le mètre linéaire : dix centimes	0 10
47	Fonte pour gargouilles rendue à pied d'œuvre. Le kilogramme : trente centime.	0 30
48	Pose de gargouilles en fonte sur fondation de béton hydraulique de 0m,15 de largeur et 0m,10 d'épaisseur, compris toute fourniture et main-d'œuvre, sauf la fourniture des gargouilles. Le mètre linéaire : un franc.....	1 »
49	Plomb en feuilles mis en place. Le kilogramme : soixante-dix centimes	0 70

Digitized by Google

NUMÉROS des PRIX	DÉSIGNATION DE LA NATURE D'OUVRAGES ET PRIX D'APPLICATION (en toutes lettres)	PRIX EXPRIMÉS en chiffres
	Deuxième partie. — Superstructure.	
	I. — Voie et Matériel fixe.	
50	Voie en acier en rails Vignole de 18 kilogrammes le mètre linéaire, posée sur traverses en chêne ou en hêtre créosoté de 1m,70 × 0m,18 × 0m,12, espacées en moyenne de 0m,80 en alignement droit et de 0m,80 à 0m,70 en courbe, suivant le rayon, y compris éclisses de 5 kilogrammes la paire, boulons d'éclisses en fer de 0kg,300 la paire, et tirefonds de 0kg,280, fourniture du ballast en gravier ou pierre cassée à l'anneau de 0m,06, pose de ballastage et consolidation jusqu'à complet bourrage des traverses. Le mètre linéaire de voie : dix-neuf francs cinquante centimes	19 50
51	Plus-value du prix précédent pour pose de la voie dans les chaussées pavées sur tasseaux en bois placés entre les rails et les traverses et reliés aux traverses au moyen de tirefonds, avec lisses en bois réunies au rail par des crochets d'attache pour maintenir le pavage dans l'entrevoie ; la hauteur du ballast et de la chaussée pavée ayant ensemble 0m,45 de hauteur. Le mètre linéaire de voie : deux francs.....	2 »
52	Changements et croisements de voie, non compris les voies, pour toutes fournitures et pose. La pièce : mille francs.....	1.000 »
53	Plaques tournantes de 3 mètres de diamètre utile, pour toutes fournitures et pose. La pièce : mille cinq cents francs.....	1.500 »
54	Ponts à bascule de 15 tonnes, pour toutes fournitures et pose. La pièce : deux mille cinq cents francs	2.500 »
55	Alimentation d'eau pour toutes fournitures et pose. La pièce : cinq mille francs	5.000 »
56	Outillage des ateliers et dépôts de la traction suivant détail à fournir. Le kilomètre de tramway concédé : mille francs.....	1.000 »
57	Outillage et mobilier de l'exploitation et de la voie suivant détail à fournir. Le kilomètre de tramway concédé : cinq cents francs	500 »
	II. — Stations.	
Pour mémoire	Pour les ouvrages non prévus à la présente série, il est stipulé qu'on fera usage des prix de la série de la ville de Chartres (édition de 1891) sans rabais	»

Digitized by Google

NUMÉROS des PRIX	DÉSIGNATION DE LA NATURE D'OUVRAGES ET PRIX D'APPLICATION (en toutes lettres)	PRIX EXPRIMÉS en chiffres
	III. — MATÉRIEL ROULANT.	
58	Locomotive à six roues couplées du poids de 16 tonnes en ordre de marche ayant au moins 28 mètres superficiels de surface de chauffe. La pièce : trente-deux mille francs.....	32.000 »
59	Voitures pour voyageurs mixtes de 1re et 2e classes (type Sarthe) avec frein à vis et appareils de chauffage et d'éclairage. La pièce : six mille deux cents francs.....	6.200 »
60	Voitures pour voyageurs de 2e classe (type Sarthe) avec frein à vis et appareils de chauffage et d'éclairage. La pièce : six mille francs.....	6.000 »
61	Voitures-fourgons avec frein à vis. La pièce : quatre mille francs.....	4.000 »
62	Wagons à marchandises couverts, de 5 tonnes, avec frein à main. La pièce : trois mille huit cents francs.....	3.800 »
63	Wagons à marchandises découverts dits tombereaux de 5 tonnes avec frein à main. La pièce : deux mille sept cents francs.....	2.700 »
64	Wagons-plates-formes de 5 tonnes avec frein à main. La pièce : deux mille cinq cents francs...	2.500 »
65	Freins à vide continu à installer sur les machines. Par locomotive : mille sept cents francs.....	1.700 »
66	Freins à vide continu à 8 sabots à installer sur les voitures-fourgons. Par voiture : mille deux cents francs.....	1.200 »
67	Freins à vide continu à 4 sabots par voiture. Par voiture : six cents francs.....	600 »
68	Boyaux et raccords à installer sur les wagons non munis du frein à vide. Par wagon : deux cents vingt-cinq francs.....	225 »
69	Pièces de rechange suivant détail à fournir. Le kilomètre de tramway concédé : deux cents francs.....	200 »

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le réseau de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destiné au transport des voyageurs et des marchandises.

La traction sera mécanique.

Digitized by Google

Art. 2. — Ce réseau comprendra les lignes suivantes :

1° Ligne de Lèves à Bonneval ;

2° Ligne de Saint-Sauveur à Châteauneuf ;

3° Ligne de Brezolles à Dreux.

Elles emprunteront les voies publiques ci-après désignées :

1° *Ligne de Bonneval.* — Route nationale n° 10 de Paris à Bayonne, depuis l'origine jusqu'à la rue de la Couronne, dans la traverse de la ville de Chartres, et depuis la place des Epars de la même ville jusqu'au passage à niveau de la ligne de chemin de fer de Paris à Tours par Vendôme. Traversée de la ville de Chartres : rue de la Couronne, place Châtelet, boulevard Sainte-Foy et place des Epars ;

2° *Ligne de Saint-Sauveur à Châteauneuf.* — Chemin d'intérêt commun n° 140 (annexe n° 3), et chemin de grande communication n° 2 ;

3° *Ligne de Brezolles à Dreux.* — Chemin de grande communication n°s 51 et 20, chemin vicinal ordinaire n° 16 de la ville de Dreux et chemin de grande communication n° 4 (annexe n° 1).

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de six mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être commencés dans un délai de trois mois à partir de la même date. Ils seront poursuivis et terminés de telle façon que le réseau entier soit livré à l'exploitation dans le délai de deux ans à partir de la déclaration d'utilité publique.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre.

La largeur des locomotives et des caisses des véhicules, ainsi que leur chargement, ne dépassera pas 2m,20, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux ; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 3m,50.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 1m,75.

Art. 5 à 9. — *Comme au type.*

Art. 10. — Les voies devront être établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité. Les rails seront en acier et du poids de 38 kilogrammes au moins par mètre courant ; ils seront posés sur traverses en chêne ou en hêtre créosoté de 1,70 × 0,18 × 0,12 espacées en moyenne de 0,80 en alignement droit et de 0,80 à 0,70 en courbe suivant le rayon, fixés par des tirefonds et reliés entre eux par des éclisses en acier. Ils seront du type Vignole.

Dans les chaussées pavées il sera placé des tasseaux en bois entre les rails et les traverses auxquelles ils seront solidement reliés au moyen de tirefonds, et des lisses en bois au long des rails pour maintenir le pavage dans l'entre-voie.

Le concessionnaire est dispensé, à titre revocable, de poser des rails à gorge sur toutes les parties de voies publiques empruntées par la voie ferrée.

Art. 11. — Les voitures devront s'arrêter en pleine voie pour prendre

Digitized by Google

ou laisser des voyageurs sur la section de la ligne de Lèves et Luisant. Sur toutes les autres parties du réseau, les trains ne s'arrêteront qu'aux gares, stations et haltes, les haltes n'étant affectées qu'au service des voyageurs.

Dans chaque gare ou station il y aura un abri pour les voyageurs avec bureau.

Le nombre et l'emplacement des gares, stations et haltes seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs. Il est toutefois entendu dès à présent qu'il sera établi des stations pour le service des voyageurs, la réception et la livraison des marchandises, et des haltes pour le service des voyageurs seulement, suivant les indications ci-après :

1° Ligne de Lèves à Bonneval : Lèves, Chartres, Saint-Vincent (halte), Luisant, Barjouville (halte), Tachainville (halte), Thivars, Mignières, la Bourdinière, Meslay (halte), Vitray-en-Beauce, Bois-de-Feugères, Montboissier, Pullois (halte), Bonneval ;

2° Ligne de Saint-Sauveur à Châteauneuf : Saint-Sauveur, la Bigeonnette (halte), Châteauneuf, Rue des Bouchers (halte), Place Sainte-Claire (halte) ;

3° Ligne de Brezolles à Dreux : Brezolles, Vitray-sous-Brezolles, Prudemanche (halte), Laons, les Ormes, Garancière (halte), Allainville, les Corvées (halte), Faubourg Saint-Thibault (halte), Dreux-Ville, Dreux-Ouest.

Moyens de transbordement.

(Clause spéciale prescrite par la circulaire du 12 janvier 1888.)

Des moyens de transbordement commodes pour les voyageurs et les marchandises seront établis dans les gares de jonction avec les lignes à voie normale.

Le reste comme au type (*).

(*) Voir le type *Ann.* 1882, p. 292 ; et *Journal officiel* du 9 mars 1897.

Digitized by Google

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT.

(N° 115)

[8 mai 1896]

Travaux publics. — Décompte. — Chemins de fer. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (Sieur Rivallier.)

Art. 32. — Approvisionnement sans ordre d'un cube de pierres supérieur de plus d'un tiers à l'importance prévue ; emploi par l'administration de l'excédent pour des travaux d'entretien : non-lieu à l'application de l'article 32; le cube employé aux travaux prévus n'a pas dépassé du tiers les prévisions (V).

Art. 39. — Attachements acceptés par les parties et pris pour base du décompte, les vérifications ultérieures ne pouvant prévaloir contre les attachements (I).

Déblais de roc. — Dureté exceptionnelle alléguée. Pas d'indemnité : l'entrepreneur devait se rendre compte, avant l'adjudication, des difficultés qu'il rencontrerait (III).

Employé. — Salaire. — Non-lieu à allouer à l'entrepreneur le remboursement du salaire d'un employé envoyé par lui spontanément dans les bureaux de l'administration pour y obtenir plus rapidement la copie de certaines pièces (VII).

Procédure. — Conseil d'État. — Motifs. — Référence pure et simple aux conclusions de première instance, sans production de moyens à l'encontre des motifs du conseil de préfecture : rejet (II).

Régie prononcée contre un entrepreneur qui a abandonné ses chantiers sans se conformer à un ordre de service prescrivant de mettre les travaux en état de réception et à une mise en demeure d'effectuer cette mise en état dans un délai de dix jours : régularité ; — encore bien que la mise en demeure ne contenait que l'indication sommaire des travaux à exécuter : cette indication avait été complétée par les ingénieurs (VIII).

Erreurs de piquetage incombant à l'Administration : allocation à l'entrepreneur des frais de rectification (VI).

Digitized by Google

Transport des déblais. — Décidé, par application du devis, que l'entrepreneur pouvait exécuter le transport suivant le mode qui lui convenait, mais que le mode de transport prévu à l'avant-métré devait rester la base du décompte définitif (IV).

..... I. En ce qui concerne *la classification des déblais :*

Considérant que le requérant se plaint de ce que les proportions de terre et de rocher portées au décompte diffèrent de celles qui figuraient au carnet d'attachement;

Considérant qu'aux termes de l'article 39 des clauses et des conditions générales, les attachements sont pris au fur et à mesure de l'avancement des travaux par l'agent chargé de leur surveillance, en présence de l'entrepreneur et contradictoirement avec lui; que le même article subordonne, il est vrai, l'entrée en compte des résultats des attachements à l'approbation des ingénieurs, mais que, dans l'espèce, l'article 98 du cahier des charges spécifiait expressément que les métrés contradictoires destinés à déterminer la proportion des diverses natures de déblai seraient dressés en cours d'exécution.

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les attachements, en ce qui touche les tranchées d'Etiveau et les Échasseaux, ont été pris par l'administration et acceptés par l'entrepreneur en 1882 au cours des travaux; qu'étant donné l'état du terrain, ni les vérifications opérées par les ingénieurs après l'achèvement des travaux, ni l'expertise à laquelle il a été procédé n'ont permis de déterminer plus exactement la proportion des deux catégories de déblais; que, dans ces circonstances, le sieur Rivallier est fondé à soutenir que les rectifications opérées après coup par l'administration, sans aucun débat contradictoire, ne sauraient prévaloir contre les chiffres acceptés primitivement par les deux parties et inscrits sur les carnets ; qu'il y a donc lieu de modifier sur ce point le décompte en prenant pour base les évaluations portées aux carnets d'attachements et d'allouer à l'entrepreneur un supplément de prix de 5.101 fr. 10 ;

II. *Sur les demandes tendant à l'allocation d'une indemnité, d'une part, à raison de ce que le cube des déblais de roc aurait excédé de plus d'un tiers les prévisions et, d'autre part, à raison de la suppression de plus du tiers des perrés ; sur les réclamations relatives au règlement des chantiers, et sur la demande d'indemnité pour location de matériel :*

Considérant que sur ces divers points le sieur Rivallier se borne à se référer purement et simplement à ses conclusions de

Digitized by Google

première instance sans répondre aux motifs par lesquels le conseil de préfecture les a écartées et sans produire aucun moyen à l'appui de son pourvoi ; que, dans ces circonstances, l'arrêté attaqué doit être maintenu ;

III. *En ce qui concerne la demande d'un supplément de prix fondé sur la dureté exceptionnelle des déblais de roc dans la tranchée du Champ-Derrière :*

Considérant que le bordereau a prévu un prix unique pour déblais en rocher massif de toute nature et qu'aux termes de l'article 98 du cahier des charges l'entrepreneur devait se rendre compte très exactement, avant l'adjudication, des difficultés que pouvaient présenter les diverses tranchées parce qu'après l'adjudication les prix ne pouvaient être modifiés sous aucun prétexte;

Considérant qu'en présence de ces dispositions expresses du marché le sieur Rivallier n'était pas recevable à réclamer une indemnité à raison de la dureté exceptionnelle du rocher à extraire et que c'est à bon droit que le conseil de préfecture a rejeté sa réclamation sur ce point ;

IV. *Sur la réclamation tendant à l'allocation d'un supplément de prix à raison de la reprise des déblais transportés au wagon pour l'exécution des chemins d'accès transversaux :*

Considérant qu'il résulte de l'article 97 du devis que le calcul des terrassements doit être opéré d'après les bases établies dans l'avant-métré tant pour le cube total que pour les distances des transports, et qu'aux termes de l'article 99 l'entrepreneur est libre d'exécuter les transports suivant le mode qui lui convient, mais que les distances et le mode de transport prévus à l'avant-métré resteront la base du décompte définitif; que, dès lors, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a rejeté la réclamation comme non recevable;

V. *Sur les conclusions du sieur Rivallier tendant à obtenir une indemnité à raison de l'augmentation du cube de pierres cassées employées à l'empierrement :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le cube de pierres cassées qui a été employé à l'empierrement n'a pas dépassé de plus du tiers la quantité prévue au détail estimatif ; que, si le sieur Rivallier a approvisionné sans ordre un cube de pierres trop important, que l'administration a consenti à lui reprendre en vue de l'employer à des travaux d'entretien, le requérant ne saurait se prévaloir de cette circonstance pour demander l'application de l'article 32 des clauses et conditions générales, et que sa réclamation doit être rejetée ;

Digitized by Google

VI. *Sur le recours incident du ministre contre la disposition par laquelle le conseil de préfecture a alloué à l'entrepreneur une somme de 472 fr. 60 à raison de la rectification des terrassements du passage à niveau du chemin de grande communication n° 72 :*

Considérant que, aux termes de l'article 48 du devis, c'est à l'administration qu'incombait le soin d'indiquer à l'entrepreneur, par un piquetage, l'emplacement des terrassements des routes ou chemins à exécuter; qu'il résulte de l'instruction que les indications données au sieur Rivallier au sujet de l'emplacement du passage à niveau ci-dessus visé ont été inexactes; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a jugé que les frais de rectification devaient être payés à l'entrepreneur et qu'il y a lieu de rejeter sur ce point le recours incident du Ministre des travaux publics;

VII. *Sur la réclamation tendant au remboursement du salaire d'un employé :*

Considérant que c'est avec raison que le conseil de préfecture a refusé d'allouer au sieur Rivallier le remboursement du salaire d'un employé envoyé par lui spontanément dans les bureaux de l'administration pour y obtenir plus rapidement la copie de certaines pièces ; qu'il y a donc lieu de rejeter sa requête ;

VIII. *Sur les conclusions de l'entrepreneur tendant à faire décider que les conséquences de la mise en régie prononcée contre lui ne devraient pas rester à sa charge :*

Considérant que sur le refus du sieur Rivallier de satisfaire à l'ordre de service qui lui avait été adressé et qui prescrivait de mettre ses travaux en état de réception, le préfet a pris, le 30 juillet 1885, un arrêté de mise en demeure, lequel n'a pas été suivi d'effet, ni même d'aucun commencement d'exécution dans le délai de dix jours imparti à l'entrepreneur; que le préfet a ordonné alors l'établissement d'une régie ;

Considérant que, si la mise en demeure ne contenait que l'indication sommaire des travaux dont l'exécution était réclamée au sieur Rivallier, elle était complétée par la disposition ordonnant à l'entrepreneur de mettre la ligne en état de réception; que, d'ailleurs, l'énumération détaillée des travaux restant à faire lui a été remise le 1er septembre 1885 par l'ingénieur qui, à cette date, lui a adressé une dernière lettre pour l'engager à terminer lui-même ses travaux ; qu'à cette date le sieur Rivallier a répondu par un nouveau refus ;

Considérant que, dans ces circonstances, le requérant, qui, au moment où la mise en demeure lui a été adressée, avait aban-

Digitized by Google

donné ses chantiers, n'est pas fondé à soutenir que les travaux exécutés par la régie n'auraient pas été les mêmes que ceux qui étaient prévus lors de la mise en demeure, ni à se plaindre de la brièveté du délai qui lui a été imparti;

Considérant, d'autre part, qu'il ne justifie d'aucune irrégularité ni d'aucun double emploi dans les comptes de la régie; qu'il y a donc lieu de rejeter ce chef des conclusions de la requête... (Les condamnations en principal prononcées au profit du requérant par l'arrêté attaqué sont augmentées de la somme de 5.101 fr. 10 et diminuées de celle de 605 fr. 64. En conséquence, l'État paiera au sieur Rivallier la somme de 6.349 fr. 86. Le sieur Rivallier aura droit aux intérêts des intérêts échus le 17 mai 1890, le 3 juin 1891, le 4 juin 1892, le 20 novembre 1893, le 23 novembre 1894 et le 26 novembre 1895. Les frais d'expertise et de tierce-expertise seront supportés trois quarts par le sieur Rivallier et un quart par l'État. L'État supportera les trois quarts des dépens exposés par le sieur Rivallier).

(N° 116)

[8 mai 1896]

Voirie (Grande). — Canal de navigation. — Contravention. — Dégradations à une écluse. — Responsabilité. — Patron et ouvrier. — Condamnation à une amende. — (Sieur Gilotte.)

Le fait de causer des dégradations à une écluse située sur un canal de navigation constitue une contravention de grande voirie.

Une contravention de grande voirie étant commise par un ouvrier, le patron peut être condamné solidairement avec l'auteur de cette contravention, non seulement à des dommages-intérêts, mais encore à une amende (*).

(*) Si l'on examine les décisions rendues par le Conseil d'État en matière de contraventions de grande voirie, tantôt le patron y apparaît simplement comme civilement responsable, tantôt il est condamné comme coauteur. Parfois même il est seul poursuivi et condamné à raison du fait de son préposé. On trouve un exemple de cette dernière solution dans l'arrêt : Compagnie de touage et de transports de la Seine, 16 décembre 1887, p. 829.

Digitized by Google

Vu la requête du sieur Gilotte... tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer — un arrêté en date du 15 février 1895, par lequel le Conseil de préfecture du département de l'Yonne l'a condamné à une amende de 16 francs, à raison des dégradations causées à l'écluse de Preuilly sur le canal du Nivernais par un bateau lui appartenant qui était conduit par un marinier à son service; — *Ce faisant, attendu* que l'amende édictée par l'arrêté du conseil du 24 juin 1777 a un caractère pénal; qu'elle ne peut dès lors être prononcée que contre l'auteur de la contravention; que le sieur Gilotte n'était pas dans son bateau, au moment où des dégradations ont été causées à l'écluse de Preuilly; que le dommage est imputable à son préposé seul; que, dans ces circonstances, c'était uniquement à la charge du conducteur du bateau qu'une amende pouvait être mise; que, d'ailleurs, le requérant a offert à l'administration, au moment de la notification du procès-verbal de contravention, la somme reconnue nécessaire pour réparer la dégradation causée à l'écluse de Preuilly; décharger le requérant de l'amende prononcée contre lui et mettre les dépens à la charge de l'État;

Vu le mémoire en défense présenté par le Ministre des travaux publics tendant au rejet de la requête, attendu qu'en matière de grande voirie les amendes n'ont pas le caractère de véritables pénalités et que la répression de la contravention doit atteindre à la fois celui qui en est matériellement l'auteur et celui pour le compte duquel elle a été commise; que, dès lors, c'est avec raison que le sieur Gilotte a été condamné à l'amende;

Considérant que le procès-verbal ci-dessus visé, dressé à la date du 1er décembre 1894, constate que des dégradations ont été causées à l'écluse de Preuilly sur le canal du Nivernais par un bateau appartenant au sieur Gilotte et conduit par un marinier à son service; que ce fait constituait une contravention aux dispositions de l'article 11 de l'arrêt du Conseil du 24 juin 1777 et d'après lequel doivent être condamnés à l'amende tous ceux qui feraient ou occasionneraient des dégradations aux ouvrages construits sur des rivières navigables et flottables; que, dès lors, c'est avec raison que, par application de cet arrêt maintenu en vigueur par la loi des 19-22 juillet 1791, le sieur Gilotte a été condamné, solidairement avec le marinier à son service, non seulement à des dommages-intérêts pour la réparation des dégradations commises et aux frais du procès-verbal, mais encore au paiement d'une amende; que, dans ces circonstances, la requête doit être rejetée... (Rejet).

Digitized by Google

(N° 117)

[16 mai 1896]

Travaux publics. — Décompte. — Domaine de l'État. — Forêts. — Construction d'une route de vidange. — Compétence. — (Ministre de l'agriculture contre sieur Vergès.)

Les travaux de construction d'une route de vidange exclusivement destinée à l'exploitation d'une forêt, dépendant du domaine privé de l'État ne rentrent pas dans la catégorie de ceux dont le contentieux appartient aux conseils de préfecture par application de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII. — *Le moyen d'incompétence a été relevé d'office par le conseil d'État* (*).

Considérant que les travaux, dont le sieur Vergès a été déclaré adjudicataire, avaient pour objet la construction d'une route forestière exclusivement destinée à l'exploitation de la forêt domaniale de la Plaine ; que cette construction constituait un simple acte de gestion du domaine privé de l'État ; que, dès lors, les travaux dont s'agit ne rentrent pas dans la catégorie de ceux auxquels s'applique l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII ; que, d'autre part, aucune disposition législative n'a attribué compétence à la juridiction administrative pour connaître des contestations auxquelles les travaux de cette nature peuvent donner lieu entre l'administration et l'entrepreneur ; que, dès lors, le conseil de préfecture était incompétent pour statuer sur la réclamation qui lui était soumise par le sieur Vergès... (Arrêté annulé pour incompétence).

(*) Voy., dans le même sens, 4 avril 1884, Barthe, *Ar. du C. d'État*, p. 279, et les conclusions de M. le commissaire du gouvernement Gomel ; — 5 août 1887, *Ar. du C. d'État*, p. 642, commune de Divonne.

Digitized by Google

(N° 118)

[16 mai 1896]

Travaux publics. — Dommages. — Réservoir d'alimentation d'un canal. — Envahissement des caves du requérant par suite des infiltrations provenant d'un réservoir. — Indemnité allouée. — (Sieur Clatteaux.)

Procédure. — Conseil de préfecture. — Conclusions, analyse, visa. — Un conseil de préfecture ne peut pas se borner à viser, sans les analyser, des conclusions déposées à la suite d'une expertise. — Arrêté annulé pour vice de forme.

Vu la requête pour le sieur Clatteaux Joseph-Maurice... tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler, tant en la forme qu'au fond, — un arrêté en date du 17 novembre 1893, par lequel le conseil de préfecture des Vosges a fixé à 344 francs l'indemnité due au requérant par l'État pour les dommages causés à ses immeubles par des infiltrations d'eaux provenant du réservoir de Bouzey et a mis à sa charge la totalité des frais d'expertise, en la forme, par le motif que cet arrêté s'est borné à viser, sans les analyser, les conclusions des parties; — *Ce faisant, au fond*, adjuger au requérant, le bénéfice de ses conclusions devant le conseil de préfecture; en tout cas, attendu que l'inondation des caves du requérant est due à la pression de la trappe du réservoir sur les eaux qui existaient auparavant dans le sous-sol; qu'il résulte de documents produits qu'avant l'établissement du réservoir, il n'y avait aucune infiltration dans ces caves, qu'aujourd'hui, par suite de l'humidité, la maison du requérant est devenue inhabitable; lui allouer la valeur entière de son immeuble, soit 10.000 francs; attendu, en ce qui concerne l'autre bâtiment où se trouve la chambre à four, que le remblai dont l'exécution a été proposée par deux des experts ne ferait pas disparaître l'humidité et rendrait, en outre, l'usage de la cave impossible; que l'indemnité de 344 francs de ce chef est manifestement insuffisante; élever cette

Digitized by Google

indemnité à 2.000 francs; condamner en conséquence l'État à lui payer au moins la somme de 12.000 francs arbitrée par l'un des experts avec les intérêts et intérêts des intérêts de droit; attendu, en outre, que c'est à tort que l'arrêté attaqué a mis les frais d'expertise à la charge du requérant, l'offre de l'État n'atteignant même pas le tiers de la somme allouée par le conseil de préfecture; décider que ces frais seront entièrement supportés par l'État et condamner l'État à tous les dépens de première instance et d'appel; ordonner enfin la nouvelle capitalisation des intérêts à dater du dépôt de la requête; subsidiairement, ordonner un supplément d'expertise;

En la forme :

Considérant que, aux termes de l'article 48 susvisé de la loi du 22 juillet 1889, les arrêtés des conseils de préfecture doivent contenir les noms et conclusions des parties;

Considérant que le sieur Clatteaux avait présenté devant le conseil de préfecture, postérieurement à l'expertise, des conclusions enregistrées le 15 novembre 1893 et modifiant ses précédentes conclusions résumées dans l'arrêté préparatoire du 15 janvier 1892; que le conseil de préfecture s'est borné, dans l'arrêté attaqué, à viser, sans les analyser, lesdites conclusions du 15 novembre 1893; que, dès lors, il n'a pas satisfait aux prescriptions de l'article 48 de la loi précitée, et qu'ainsi le sieur Clatteaux est fondé à demander l'annulation pour vice de forme de cet arrêté;

Au fond :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, par suite des infiltrations provenant du réservoir de Bouzey exécuté par l'État pour l'alimentation du canal de l'Est, les caves des immeubles du sieur Clatteaux ont été envahies par les eaux; qu'il en est résulté pour le requérant des dommages de diverses natures, et qu'il sera fait une juste appréciation du préjudice qui lui a été causé en lui allouant une indemnité de 2.000 francs, avec intérêts à partir du 18 juillet 1891, date de la demande;

En ce qui touche les frais d'expertise :

Considérant que l'offre de l'administration devant le conseil de préfecture ne s'élevait qu'à 110 francs; que, dès lors, il y a lieu de mettre les frais d'expertise à la charge de l'État;

Sur les intérêts des intérêts :

. . . . . .

(Arrêté annulé pour vice de forme. L'État paiera au sieur Clatteaux la somme de 2.000 francs pour tous dommages causés

Digitized by Google

aux immeubles du requérant par les infiltrations provenant du réservoir de Bouzey ; plus les intérêts de cette somme à partir du 18 juillet 1891. Les intérêts des sommes dues capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts aux dates des 26 janvier 1894 et 24 mai 1895. Frais d'expertise mis à la charge de l'État. Le surplus des conclusions rejeté. L'État condamné aux dépens.)

Digitized by Google

CIRCULAIRE MINISTÉRIELLE.

(N° 119)

[21 avril 1897]

Routes nationales. — Plantations. — Envoi d'une Instruction et d'un modèle de devis.

Monsieur le Préfet, la question des plantations sur les routes nationales a toujours occupé, ainsi que le rappelle la circulaire du 9 août 1850, une place importante dans la législation qui régit le domaine de la grande voirie. Elle est en effet très complexe, car il y a lieu de tenir compte, à la fois, des intérêts du public circulant sur les routes et de ceux des riverains, de l'influence que les plantations exercent au point de vue de la conservation des chaussées et du revenu qu'elles procurent au Trésor.

Les essences auxquelles la préférence doit être donnée suivant le climat et la nature du sol, les mesures à prendre pour l'exécution des plantations, les conditions à imposer aux adjudicataires de ces travaux ont été indiquées dans une Instruction et dans un Cahier des charges-type annexés à la circulaire du 17 juin 1851, dont les prescriptions sont encore appliquées. Dans cette Instruction, les essences forestières étaient seules recommandées; quant aux arbres à fruits, ils devaient être presque toujours exclus, comme étant trop exposés à être mutilés par les passants et comme projetant, pour la plupart, leurs branches trop horizontalement.

L'attention de l'Administration a été appelée depuis quelque temps sur le préjudice que causeraient aux cultures riveraines des routes les plantations de certaines espèces forestières à feuillage épais et à racines traçantes. D'autre part, des essais de plantations d'arbres fruitiers ont été tentés; bien qu'ils n'aient pas répondu à toutes les espérances des partisans de ce genre de plantation, ils ont donné, dans plusieurs départements, des résul-

Digitized by Google

tats assez satisfaisants pour qu'il y ait intérêt à poursuivre l'expérience.

Une commission composée de représentants du ministère de l'agriculture et du ministère des travaux publics a donc été chargée d'étudier quelles sont, pour les différents sols et climats de la France, les essences forestières et fruitières qu'il conviendrait d'adopter pour les plantations des routes nationales.

Le rapport très complet déposé par cette commission a servi de base à la rédaction de l'Instruction ci-jointe destinée à guider les ingénieurs lorsqu'ils auront à remplacer des plantations existantes ou à en faire sur des parties de routes qui en auraient été dépourvues jusqu'à présent.

La nouvelle Instruction remplace celle qui était annexée à la circulaire du 17 juin 1851 ; elle en reproduit d'ailleurs les dispositions qui ont paru pouvoir être conservées.

Le cahier des charges des travaux de plantation a été mis en concordance avec cette Instruction ; vous en trouverez également ci-joint un exemplaire.

J'adresse ampliation de la présente circulaire et des documents qui l'accompagnent à MM. les ingénieurs de votre département.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
TURREL.

INSTRUCTION

POUR

LES PLANTATIONS A FAIRE SUR LES ROUTES NATIONALES.

PREMIÈRE PARTIE.

Utilité des plantations des routes nationales.

Faites avec discernement dans le choix des essences et de manière à ne pas porter de gêne sérieuse aux habitations et aux terres riveraines, les plantations des routes sont extrêmement recommandables au triple point de vue :

De la conservation et de l'entretien des chaussées ;

De l'ornement des routes, de l'agrément des voyageurs et de la

Digitized by Google

sécurité de la circulation dans certaines conditions topographiques ou atmosphériques ;

Du produit financier des arbres.

Conservation et entretien des routes. — Les plantations sont surtout indispensables pour la conservation des chaussées dans les terrains secs et quand on ne dispose que de matériaux se désagrégeant facilement. Elles sont aussi recommandables pour maintenir le sol sur les routes constituées à l'aide de terres rapportées.

Par contre, il faut, en général, s'abstenir de planter les routes dans les parties abritées et particulièrement dans la traverse des taillis ou futaies, à moins que l'on ne dispose, entre fossés, d'une largeur exceptionnelle.

Lorsque les routes sont constituées par un sol compact, naturellement humide, les arbres nuisent à l'entretien de la chaussée en y maintenant une dose d'humidité trop considérable. On remédie toutefois à cet inconvénient par le choix d'essences donnant peu d'ombre, et par l'espacement des sujets, ainsi qu'en élevant le plus possible la tête des arbres.

Ornement des routes ; agrément des voyageurs ; sécurité de la circulation. — Les plantations des routes embellissent le paysage et protègent les promeneurs et les voyageurs contre les rayons du soleil.

C'est surtout aux abords et dans l'intérieur des villes, lorsque les traverses y ont une largeur suffisante, qu'il importe de mettre à la disposition des populations de belles rangées d'arbres et un couvert satisfaisant. On ne doit pas reculer devant quelques sacrifices pécuniaires pour obtenir ce résultat, et l'emploi des essences à port et à feuillage ornemental peut se trouver naturellement indiqué dans ce cas, surtout si les communes intéressées s'associent à la dépense.

Il faut se garder, toutefois, de considérer ici comme indispensable une uniformité absolue dans l'espacement des arbres ; on pourra, lorsque la mesure sera justifiée, admettre quelque irrégularité ou même quelque lacune, quand des exceptions sont nécessaires pour ne pas trop gêner l'accès des maisons riveraines.

Les plantations, enfin, sont utiles pour la sécurité de la circulation : elles jalonnent la direction des routes en temps de neige et de brouillard et, dans les sites escarpés, elles forment, du côté

Digitized by Google

du ravin, une ligne protectrice qui peut diminuer les chances d'accident.

Produit financier. — L'Instruction du 17 juin 1851, et, précédemment, la circulaire du 9 août 1850, ont recommandé de planter autant que possible les routes avec des essences propres à donner un bois de bonne qualité et à procurer, par suite, un produit financier.

Ces recommandations ne doivent pas être perdues de vue et continueront à être observées aussi bien pour le choix des espèces destinées aux plantations à établir que pour l'exploitation des plantations existantes, tout en tenant compte des convenances locales dans la mesure du possible.

A moins de circonstances exceptionnelles, par conséquent assez rares, et que le Ministre se réserve d'apprécier, les arbres ne devront pas être abattus avant d'avoir atteint leur entier développement et acquis toute leur valeur. Il pourra cependant se présenter certains cas où il y aurait utilité à retarder cette opération au-delà de l'âge normal d'exploitation le plus favorable, par exemple lorsqu'il s'agira de conserver de belles lignes d'arbres, notamment aux abords ou dans l'intérieur des villes.

DEUXIÈME PARTIE.

Désignation des routes à planter; dispositions générales à suivre; tracé des lignes d'arbres.

Quelles routes doivent être plantées? — En général et à moins de circonstances exceptionnelles, comme celles que l'on rencontre dans les contrées montagneuses ou dans la région méridionale, il convient de ne planter les accotements que si la largeur de la route est d'au moins 10 mètres.

Il pourra y avoir lieu cependant de planter certaines routes dont la largeur est inférieure à 10 mètres, en pays de montagnes, par exemple, dans l'intérêt de la circulation, ou dans certains départements du Midi où les routes ont la sécheresse pour principal ennemi et où les plantations d'arbres sont particulièrement utiles.

Ces exceptions devront être justifiées par des rapports spéciaux.

Digitized by Google

Quelle position doivent occuper les rangées d'arbres sur les routes ? — Les plantations consistent en une rangée d'arbres de chaque côté, sur les routes ayant moins de 16 mètres de largeur, et en deux rangées sur les routes qui ont 16 mètres ou même davantage.

Lorsqu'on plantera sur un trottoir ou sur un accotement deux lignes d'arbres formant contre-allée, l'intervalle entre les deux rangées sera au moins de 3 mètres, et les arbres devront être disposés *en carré* et non en quinconce, afin de laisser plus de facilités pour accéder aux propriétés riveraines.

Aux termes de l'article 671 du Code civil, « il n'est permis « d'avoir des arbres près de la limite de la propriété voisine qu'à « la distance prescrite par les règlements particuliers actuelle- « ment existants ou par des usages constants et reconnus et, à « défaut de règlements et d'usages, qu'à la distance de 2 mètres « de la ligne séparative des deux héritages, pour les plantations « dont la hauteur dépasse 2 mètres ».

D'après l'article 672, « le voisin peut exiger que les arbres... « plantés à une distance moindre que la distance légale soient « arrachés ou réduits à la hauteur déterminée dans l'article pré- « cédent ».

Le Conseil général des Ponts et Chaussées, appelé, il y a quelques années, à examiner des réclamations relatives à des plantations placées à moins de 2 mètres du bord de la route, a, dans un avis fortement motivé, exprimé l'opinion que les prescriptions précitées du Code civil ne règlent pas les rapports de l'État et des particuliers riverains des routes nationales.

La Cour de cassation a, de son côté, consacré la même doctrine : « Les articles 671 et 672 du Code civil ne s'appliquent, « d'après le texte comme d'après l'esprit de la loi, qu'aux arbres « plantés sur la limite de deux héritages privés. » (*Cass.*, 16 décembre 1881.)

L'État a donc le droit de faire des plantations sur les routes nationales à *une distance quelconque* des propriétés riveraines. Il convient, toutefois, de n'user de ce droit qu'avec modération et d'établir les plantations à 2 mètres de la ligne séparative du domaine public et des fonds riverains aussi souvent que les circonstances le permettront ; mais, suivant la jurisprudence consacrée par la Cour de Cassation, on ne pourra se prévaloir des articles 671 et 672 du Code civil pour demander la suppression de plantations qui seraient à une distance moindre de 2 mètres.

Il y a lieu, d'ailleurs, de ne pas perdre de vue les dispositions

Digitized by Google

de l'article 673 du Code civil, modifié comme il suit par la loi du 20 août 1881 :

« Celui sur la propriété duquel avancent les branches des « arbres du voisin peut contraindre celui-ci à les couper...

« Si ce sont les racines qui avancent sur son héritage, il a le « droit de les y couper lui-même.

« Le droit de faire couper les racines ou de faire couper les « branches est imprescriptible. »

Les rangées d'arbres doivent être parallèles à l'axe de la route. — Les rangées d'arbres doivent être parallèles à l'axe de la route : en ce qui concerne la position qu'elles doivent occuper par rapport à cet axe et à l'arête extérieure des accotements, il y a lieu de se conformer aux principes généraux posés par l'Instruction du 17 juin 1851.

Ainsi, il faut éviter d'établir les arbres sur l'arête même des fossés ou des talus ou trop près de cette arête, même quand les fossés ont 2 mètres de largeur, car les arbres ont, dans cette position, une assiette moins solide et peuvent céder plus facilement aux efforts du vent et aux autres causes d'ébranlement, puis les racines se répandent dans les fossés et sur les talus.

Enfin, comme le fossé est quelquefois remplacé par un talus dont la base a une largeur moindre, on court alors le risque d'être trop près de la propriété riveraine. On s'imposera donc, le plus souvent, non pas comme règle absolue, mais comme disposition très convenable, l'obligation de laisser $0^m,50$ d'intervalle entre l'arête des accotements et la ligne d'arbres la plus voisine.

Intervalle à ménager entre l'axe de la route et les arbres. — Pour l'intervalle à ménager entre l'axe de la route et les arbres, il y a lieu d'adopter également un minimum qui ne paraît pas devoir être inférieur à $4^m,50$ et qui laisse une largeur de 9 mètres disponible pour la circulation.

Ces deux minima fixent exactement la position des lignes d'arbres pour les routes de 10 mètres de largeur et pour celles de 16 mètres. Sur ces dernières, l'une des lignes de chaque contre-allée étant, comme il a été dit à l'avant-dernier paragraphe, à $0^m,50$ du fossé et l'autre à $4^m,50$ de l'axe de la route, il reste 3 mètres pour la largeur des contre-allées, conformément à la circulaire du 9 août 1850.

Quand la largeur de la route est comprise entre 10 mètres et

Digitized by Google

16 mètres, ou dépasse 16 mètres, le problème reste indéterminé, le tracé des lignes pourra varier entre les limites indiquées.

Comme il importe de gêner le moins possible la circulation et de préserver les arbres contre les voitures, il conviendra le plus souvent, s'il n'y a qu'une seule ligne d'arbres, sur chaque accotement, de ne laisser entre elle et le fossé que le minimum de largeur de $0^m,50$ ou, tout au plus, un sentier où les piétons puissent facilement circuler. Dans le cas des doubles rangées, il faudra, si l'on peut, donner 4 ou 5 mètres de largeur aux contre-allées, mais en évitant de trop réduire la voie charretière.

Par exemple, ce sera une bonne disposition, pour une route de 14 mètres de largeur, de placer chaque ligne d'arbres à 6 mètres de l'axe de la route et à 1 mètre du fossé; pour une route de 20 mètres, d'établir les arbres extérieurs des contre-allées à $9^m,50$ de l'axe, et les arbres intérieurs à 5 mètres, ce qui donne 10 mètres de largeur à la voie principale et $4^m,50$ à chaque contre-allée.

Quand les traverses pourront être plantées, il sera nécessaire que les lignes d'arbres soient à 3 mètres *au moins* des constructions.

Solution de continuité des lignes : courbes de raccordement. — La largeur d'une route est quelquefois très variable; si les variations sont de peu d'importance, il en résultera seulement que la distance du fossé à la ligne d'arbres la plus voisine ne sera pas constante. Il faudra, dans ce cas, avant d'arrêter le tracé, s'assurer que cette ligne se trouve partout en dedans des fossés et à la distance voulue de la propriété riveraine; si les variations sont considérables, les alignements devront être rompus. Les accidents de terrains, les traversées de villes et de villages fourniront souvent des moyens de masquer ces solutions de continuité; les coudes de la route, s'il en existe, permettront de faire mieux encore, c'est-à-dire de raccorder les alignements droits par des lignes courbes.

Dans les parties de route qui avoisinent la limite d'un département, il importe que les ingénieurs n'arrêtent aucun alignement sans s'être concertés avec leurs collègues du département voisin. Ce concert doit avoir lieu, à plus forte raison, entre les ingénieurs ordinaires d'un même département.

Sur les routes ayant une largeur assez grande pour recevoir deux lignes d'arbres de chaque côté, la plantation des deux lignes doit se faire en même temps, parce que, dans le cas contraire,

Digitized by Google

les arbres plantés les premiers feraient tort à ceux dont la plantation aurait été ajournée.

Observation sur la plantation des routes larges à chaussées pavées. — Les règles établies pour la plantation des routes ayant plus de 16 mètres de largeur comportent une exception importante en ce qui concerne les routes à *chaussées pavées.* Sur ces routes, ce n'est, en général, qu'aux abords des villes qu'il convient de planter de doubles rangées d'arbres formant contre-allée. En plaine, il vaut mieux se contenter, le plus souvent, d'une seule rangée de chaque côté de la route, à moins que celle-ci ne soit assez large pour qu'on puisse y ménager deux accotements libres de 3 à 4 mètres de largeur ; autrement les voitures n'auraient pas une facilité suffisante pour circuler sur ces routes pendant la belle saison.

Espacement des arbres dans chaque rangée. — La distance d'un arbre à l'autre devra varier suivant le développement probable des sujets, le degré de siccité de la route et la nature des cultures des champs traversés.

Les arbres à grand développement, plantés sur des routes humides ou traversant des cultures intensives, devront être espacés de 12 à 18 mètres.

Les arbres à moyen ou à petit développement, plantés sur des routes sèches ou traversant des terrains incultes, pourront être rapprochés à des intervalles de 8 à 10 mètres.

L'instruction du 17 juin 1851 indiquait que, lorsque l'espacement de 10 mètres était adopté, on pouvait faire concorder l'emplacement des arbres avec le bornage kilométrique, de manière à le compléter. Dans les départements où l'on avait déjà appliqué ce système, les arbres marquant les limites de chaque hectomètre et de chaque kilomètre étaient d'une autre essence que le reste de la plantation.

Ces indications pourront continuer d'être suivies, le cas échéant, sans qu'il y ait lieu de les considérer comme une règle absolue.

Les alignements des arbres doivent être tracés avec le plus grand soin et vérifiés pendant et après la plantation.

Digitized by Google

TROISIÈME PARTIE.

Choix des essences.

Il importe de tenir compte, dans le choix des essences, de la nature du terrain, du climat, de l'intérêt des riverains et de la valeur des produits.

On agira sagement en proscrivant, *en pleine route*, dans la mesure du possible, les essences traçantes, telles que l'acacia, l'ailante, etc., à moins qu'on ne soit en déblai ou que la hauteur des remblais soit telle que les terres situées au pied des talus ne soient pas exposées à l'envahissement des racines.

I. — Essences forestières.

Sous la réserve des observations qui précèdent, les espèces forestières qui sont recommandées sont les suivantes :

Orme champêtre ou ormeau. — Arbre de première grandeur, à feuille précoce et procurant un couvert épais. Son bois, qui est dur, élastique et très tenace, vient, comme qualité, immédiatement après celui du chêne. Ses racines traçantes et drageonnantes sont nuisibles aux riverains, lorsque les arbres dépassent l'âge de cinquante à soixante ans. Planté dans un sol léger et frais, sa croissance ne laisse rien à désirer. Ce serait une essence merveilleuse si les insectes, particulièrement le scolyte destructeur et le cossus gâte-bois, ne témoignaient pas pour elle une funeste prédilection.

Les variétés à larges feuilles et à croissance plus rapide devront être préférées à l'orme commun. Exemple : l'orme de Clemmer, l'orme noir de Belgique, l'orme Dumont, l'orme végétal, l'orme fauve, etc.

Les ormes peuvent être plantés sous tous les climats de la France. On doit éviter de les placer aux expositions trop froides et à de grandes altitudes.

Frêne commun. — Grand arbre à tronc très droit et à cime pyramidale, qui n'acquiert jamais beaucoup de largeur. Son bois dur, très élastique et surtout tenace, est très recherché pour le charronnage. Sa racine à longues ramifications fixe l'arbre solidement au sol et lui permet de résister aux grands vents.

C'est une essence à croissance rapide lorsqu'elle est plantée dans un sol meuble et frais. Elle végète mal dans les terres compactes et marécageuses. Le frêne vient sous tous les climats de

Digitized by Google

la France et à toutes les expositions. Il peut être avantageusement planté sur les bords de la mer, là où les grands vents sont à redouter.

Il est souvent dévoré par les insectes et principalement par les cantharides dont l'odeur est très désagréable. On doit donc éviter de le placer au voisinage des maisons d'habitation.

Le *hêtre commun*, connu sous les noms de fayard, fouteau, fau et foyard, est un grand et bel arbre qui forme une large cime. En France on le rencontre jusqu'à une altitude de 1.800 mètres. Son bois, de bonne qualité, est très recherché par les sabotiers, les menuisiers et les charrons.

Cette essence réussit dans les pays de montagne, là où le terrain est pierreux et relativement sec. Sa reprise est chanceuse, et sa croissance relativement lente.

Le *chêne pédonculé*, que l'on rencontre à peu près partout en France, excepté dans la région méditerranéenne, est un grand et bel arbre à port majestueux. Son bois est très précieux à cause de sa force et de sa durée ; c'est certainement le meilleur des bois de construction. Les chênes, qui ne réussissent généralement bien qu'en société, sont malheureusement attaqués fréquemment par des insectes qui les dépouillent de leur feuillage au moment des fortes chaleurs. En outre, ils reprennent très difficilement à la plantation, s'accroissent lentement et exigent un bon sol profond.

Le *chêne chevelu* (*Quercus cerris*) est un grand et bel arbre qui résiste un peu mieux que le précédent aux sols de diverses natures.

Le *chêne rouge*, le *chêne cocciné*, le *chêne des marais* et le *chêne blanc*, espèces américaines, forment de beaux arbres d'ornement qui sont un peu moins exigeants sur la qualité du sol que les espèces européennes.

Le *micocoulier de Provence* est quelquefois utilisé pour planter en bordure des routes dans les départements méditerranéens. Il est peu exigeant sur la nature du sol, mais il croît très lentement.

Le *charme commun*, arbre de taille moyenne, peu exigeant sur la nature du terrain. Il supporte très bien la taille, mais il croît lentement. Son bois blanc est très dur.

Peuplier d'Italie, ou *peuplier pyramidal*. — Est surtout recommandable pour former des rideaux de verdure et pour planter des voies relativement étroites.

Peuplier blanc de Hollande ou *Ypréau*. — Est peu recommandable à cause de ses nombreux drageons qui envahissent les cultures voisines.

Digitized by Google

Peuplier suisse. — Pourra être utilisé dans les régions où il n'est pas atteint par la maladie. Sa variété dite *régénérée* devra être préférée, étant moins attaquée par les insectes et plus vigoureuse.

Le *peuplier grisard*, ou *grisaille*, drageonne également beaucoup et nuit aux cultures riveraines.

Tous les peupliers, qui sont des arbres à croissance rapide, exigent un terrain sablonneux et relativement frais. Au voisinage des maisons, il faut planter de préférence des pieds du sexe mâle pour éviter le duvet cotonneux si ennuyeux, produit sur les pieds femelles.

Le *platane d'Orient* est un grand arbre très vigoureux et à beau port, à tronc très droit et cylindrique. Son feuillage, qui est remarquable par sa beauté, apparaît un peu tard au printemps, mais en revanche il persiste jusqu'aux premières gelées.

Son bois dur, de qualité médiocre, est parfois utilisé par les charrons et les menuisiers. Il est surtout recherché comme bois de chauffage. C'est un arbre assez rustique ; ses jeunes pousses gèlent cependant quelquefois, là où les gelées tardives sont à craindre.

Le platane exige un sol frais et profond pour se développer vigoureusement. Dans les terrains secs, sa croissance est plus lente. Sa reprise est très facile, même à un âge très avancé, et sa croissance est très rapide ; enfin, les insectes ne le ravagent pas. Cet arbre occupe le premier rang parmi les essences d'alignement pour orner les villes du Centre et du Midi.

Le *planera crenata*, originaire du Caucase, pousse vigoureusement dans le Midi et forme un arbre de première grandeur. Par son feuillage il ressemble aux ormes. Son bois, qui est dur, lourd, tenace et de très bonne qualité, serait, d'après certains auteurs, utilisable pour les constructions navales, parce que les insectes ne l'attaquent pas.

Cette essence, à croissance assez lente, plantée dans un sol de bonne qualité, pourra remplacer avantageusement l'orme dans les régions où le cossus gâte-bois dévore cette dernière essence.

L'*erable-sycomore* est un grand et bel arbre qui résiste assez bien dans les sols calcaires un peu secs. Son bois blanc a une dureté comparable à celle du bois de noyer ; il est très bon pour le chauffage, et il est employé par les tourneurs et les menuisiers.

C'est une essence à reprise facile, même à un âge avancé, et à croissance rapide. Son feuillage, qui est un peu exposé aux ravages des insectes, procure un couvert assez épais. On peut planter cet arbre dans toute la France.

Digitized by Google

Les variétés d'érables à feuilles pourpres et à grandes feuilles sont surtout recommandables pour les plantations d'ornement.

L'*érable plane*, qui est de taille moyenne, se trouve dans les mêmes régions que le sycomore. C'est un arbre rustique qui résiste assez bien dans les terrains calcaires un peu secs. Il est un peu moins grand que le sycomore, mais il est aussi recommandable.

L'*érable negundo*, dont les feuilles ressemblent à celles du frêne, forme un arbre souvent irrégulier. Son bois est très cassant et son feuillage procure peu d'ombrage. Cette essence n'est pas recommandable.

Le *robinier commun*, appelé vulgairement *acacia*, est un arbre de grande taille à tronc rarement bien droit. Ses branches, fragiles et étalées, forment une large cime ; ses rameaux très cassants, sont nombreux et armés d'épines, et enfin ses fleurs sont décoratives.

Son bois dur et élastique est recherché par les charrons pour la confection des rais de voiture et par les vignerons pour faire des échalas.

C'est un arbre précieux pour maintenir les terres nouvellement rapportées et parce qu'il est peu difficile sur la nature du sol.

Il a le grand défaut d'émettre de nombreux drageons qui épuisent les cultures environnantes. Sa reprise est facile, et sa croissance excessivement rapide. A cause de sa grande rusticité, il peut être planté sous tous les climats de la France. Peu d'insectes l'attaquent. Pour les plantations d'ornement, on recommande les acacias suivants : robinier de Decaisne, robinier de Besson, robinier monophylle, et enfin le robinier ou acacia viscosa.

Le *bouleau blanc* est un grand arbre à tronc élancé et grêle. Son port léger, l'aspect singulier que lui donne la couleur blanche de son tronc, ses rameaux grêles plus ou moins pendants et son feuillage gracieux en font un arbre ornemental.

Il est recommandable à cause de la faculté qu'il a de végéter dans les terres maigres, arides même et sans profondeur, dans lesquelles il donne un produit supérieur à celui qu'on obtiendrait de presque tous les autres arbres. Son enracinement est très peu profond. Le bouleau blanc est très rustique et il peut être avantageusement employé pour planter à de grandes altitudes.

Cette essence à croissance rapide donne un bois blanc remarquable par sa ténacité et sa dureté, qui sont supérieures à celles des bois blancs en général. C'est comme combustible que ce bois a de

Digitized by Google

la valeur et surtout pour le chauffage des fours de boulangers et divers autres usages industriels (balais, sabots, etc.). Comme bois d'œuvre, il est peu durable et ne résiste pas aux alternatives de sécheresse et d'humidité.

L'*aune à feuilles en cœur* est un grand arbre à cime touffue et conique. Il convient tout naturellement pour planter les terrains constamment submergés et les bords des rivières et des pièces d'eau. Il est très recommandable pour fixer les terrains mouvants et constamment frais.

Le *mûrier blanc* est un arbre rustique qui supporte des froids de 18 et 20° au-dessous de zéro. Il est recommandable pour planter principalement dans les régions méridionales. Il réussit très bien dans les terres légères et un peu fraîches ; il vient assez bien dans les sols un peu secs, ce qui permet de le cultiver sur les flancs des coteaux et dans des terres de peu de valeur. Ses feuilles sont utilisées pour la nourriture des vers à soie.

Le *mûrier à papier*, ou *broussonetia*, est un arbre de moyenne taille, rustique et peu difficile sur la nature du sol ; il résiste assez bien à la sécheresse. Il peut être essayé dans toute la France.

Les *féviers avec ou sans épines* forment de grands arbres à tige droite et à cime arrondie. Ils donnent un ombrage léger et sont peu exigeants sur la nature du sol. Originaires de l'Amérique du Nord, ils ont été introduits en France en 1700.

Les *marronniers* communs, marronnier à fleurs doubles, marronnier rouge, *tilleul* de Hollande, *tilleul* argenté, télia dasystyla (euchlora), *ailante* ou vernis du Japon, *paulownia imperialis*, etc., sont des essences qui produisent du bois de qualité inférieure et qui devront être exclusivement réservées pour orner les routes aux abords des villes, ainsi que les boulevards et avenues.

Les *arbres résineux :* mélèze d'Europe, épicéa commun, sapin argenté, pin sylvestre, pin laricio de Corse, pin noir d'Autriche, pin de lord Weymouth, pourront être utilisés dans quelques situations spéciales. Il faudra élaguer les branches de la base pour ne pas entraver la circulation sur la chaussée de la route. Quelques-uns de ces arbres, notamment l'épicéa commun, le mélèze et le sapin argenté, pourront bien réussir à de grandes altitudes.

Dans les départements méditerranéens, tels que le Var et les Alpes-Maritimes, on utilisera, pour planter les routes et les boulevards et avenues, les essences suivantes : le *phœnix canariensis* et *phœnix dactylifera*, ou dattier commun, *casnarina stricta* et *tenuissima*, *brachychiton acerifolium*, ou arbre à bouteille, *mimosa spectabilis excelsa* (vulgairement acacia), *eucalyptus globulus*, *phy-*

Digitized by Google

olacca dioïca, quercus ilex, ou chêne yeuse, *schinus molle*, ou faux poivrier, etc.

II. — Arbres fruitiers.

L'Instruction du 17 juin 1851 excluait à peu près complètement les arbres fruitiers des plantations à faire sur les grandes routes, comme étant trop exposés à être mutilés par les passants et projetant, pour la plupart, leurs branches trop horizontalement.

Des essais ont été tentés néanmoins dans un certain nombre de départements; mais les résultats divergents qu'ils ont donnés ne permettent pas de conclure nettement dans le sens soit de l'interdiction des plantations d'espèces fruitières, soit de leur extension.

Il conviendra donc de poursuivre ces expériences lorsque la nature du sol, le climat, les circonstances locales permettront de donner la préférence aux arbres à fruits sur les espèces forestières, sans qu'il en résulte de préjudice pour les intérêts du Trésor.

On évitera seulement de placer les variétés donnant des produits comestibles à l'état frais aux abords des habitations, et l'on vendra la récolte sur pied aussitôt après que les fruits seront noués, afin d'éviter les dépenses de surveillance et de récolte. Enfin, pour ne pas gêner la circulation des chariots, on devra ne planter que des essences fruitières à port élancé et très vigoureuses, par exemple des variétés appartenant aux genres poirier, pommier, merisier, prunier, noyer, châtaignier. On recherchera avec soin les essences qui s'accommoderont le mieux de la nature du sol, du climat et de la situation.

QUATRIÈME PARTIE.

Établissement et entretien des plantations.

Provenance des arbres. — L'entrepreneur sera libre de prendre des arbres dans telle pépinière qu'il jugera convenable. Toutefois, lorsqu'il aura à planter des terrains relativement secs, les arbres provenant de pépinières où le sol est très humide devront être proscrits: la réussite en serait incertaine.

Conditions auxquelles les plants doivent satisfaire. — Les agents de l'Administration chargés de diriger les plantations veilleront

Digitized by Google

tout particulièrement à ce que l'entrepreneur livre des sujets de premier choix, bien constitués, exempts de maladie et ayant les dimensions suivantes : le *fût*, du collet à la première couronne des branches de la tête, aura de 2m,50 à 3 mètres ; la *tête*, ou partie de la tige garnie de branches, aura une longueur égale aux 2/3 ou à la moitié de la hauteur du fût ; et la *grosseur de la tige*, mesurée à 1 mètre du sol, sera de 12 à 15 centimètres de circonférence.

Age. — Lorsque les arbres sont bien constitués et vigoureux, il n'y a pas lieu de rechercher quel est leur âge.

Comment doivent être disposées les branches et les racines. — Les branches seront disposées de telle sorte que l'ensemble de la tête forme une pyramide.

Les racines seront bien ramifiées et pourvues d'un chevelu suffisamment abondant.

Sujets étêtés. — Quant aux sujets étêtés en pépinière, ils pourront être acceptés s'ils ont développé de nouvelles branches et s'ils sont bien conformés. On ne devra étêter les arbres nouvellement plantés qu'après un ou deux ans de plantation, lorsque leur reprise sera parfaite et dans des cas particuliers, par exemple, soit pour faire développer de nouvelles ramifications, soit pour remplacer des branches latérales ou une flèche trop élancée.

Époque où les plantations doivent être faites. — L'automne est, à tous égards, la saison la plus favorable pour les plantations; on peut en faire aussi au commencement de l'année, jusqu'au 15 mars, mais seulement dans des cas exceptionnels.

Déplantation. — L'arrachage des arbres à transplanter demande les plus grands soins, car c'est du bon état et de la quantité des racines que dépend principalement la réussite d'une plantation. Il est donc indispensable que cette opération soit bien surveillée.

Elle aura lieu autant que possible par un temps doux et humide; il ne faut pas la faire sous l'action d'un vent desséchant. Les temps de gelée doivent être également évités. Pour procéder à l'arrachage, on fera autour de l'arbre une tranchée circulaire d'un diamètre proportionné à sa force et qui ne devra pas être inférieur à 60 centimètres. On coupera net les portions qui dépasseront cette circonférence, puis on mettra à nu, avec précau-

Digitized by Google

tion, le collet et le surplus des racines que l'on conservera avec tout leur chevelu et qu'on évitera de fendre, d'écorcher ou de blesser d'une manière quelconque.

Empaillage et transport. — Les plants, après avoir été examinés, admis provisoirement et marqués par l'agent à qui ce soin aura été confié, seront préparés pour le transport comme il est dit au cahier des charges. L'arrachage et la replantation devront se suivre d'aussi près que possible et n'être séparés que par le temps strictement nécessaire pour la réception des arbres, l'empaillage de leurs racines et leur transport sur l'atelier. Si, pourtant, quelque raison légitime obligeait de retarder le transport, les arbres devraient être entreposés en bonne terre aussitôt après leur extraction.

Ils seront examinés de nouveau après leur arrivée sur la route, et l'on rebutera ceux qui seraient alors reconnus défectueux ou qui auraient trop souffert pendant le voyage.

Ouverture des fosses. — Pour éviter les accidents et pour ne pas gêner la circulation, on pourra se contenter d'ouvrir les trous de plantation quelques jours seulement avant de mettre les arbres en place, les avantages d'un défoncement fait plusieurs mois à l'avance n'étant pas très appréciables dans la généralité des cas.

Dimension des fosses. — En ce qui concerne les dimensions des fosses, il n'y aura, en général, aucun intérêt à en exagérer la profondeur ; il n'en sera pas de même de leur superficie. Pour les essences à racines traçantes, une profondeur de $0^m,60$ est largement suffisante et, pour les essences à racines pivotantes, $0^m,80$. Dans les terrains humides, on devra défoncer à une moins grande profondeur que dans les sols secs.

Il faudra piocher la terre au fond du trou pour l'ameublir.

Retroussement des terres autour de l'excavation. — Pendant que les fosses restent ouvertes, les terres qui en ont été retirées doivent former tout autour des espèces de banquettes qui suffiront, le plus souvent, pour empêcher les accidents ; mais, auprès des villes ou sur les routes très fréquentées, il faudra quelquefois ajouter à cette précaution celle d'éclairer les fosses pendant la nuit et même d'y placer des gardiens. Dans le cas prévu par le cahier des charges où l'entrepreneur recevrait l'ordre de faire des dispositions semblables, il lui serait tenu compte des frais sur le montant de la somme à valoir.

Digitized by Google

Emprunts de terre végétale. — En empruntant de la terre végétale pour remplacer en partie la terre retirée des fosses, on peut faire réussir des plantations sur des routes où le sol naturel n'est pas de bonne qualité.

Cette terre végétale sera souvent fournie par les fossés ou les accotements de la route, d'où elle devra être extraite par les cantonniers. Quelquefois la nécessité de cet amendement ne sera reconnue qu'en cours d'exécution. Pour ces motifs, le cahier des charges réserve à l'Administration le soin de faire exécuter par ses cantonniers ou par des tâcherons les approvisionnements de terre végétale qui seront déposés à pied d'œuvre et que l'entrepreneur sera tenu d'employer comme si elle eût été retirée des fosses. C'est la règle ordinaire, mais il sera loisible aux ingénieurs d'adopter d'autres combinaisons que les circonstances leur feraient juger préférables, par exemple de comprendre la fourniture de terre dans le prix de la plantation.

Plantation des arbres et remplissage des fosses. — Le premier soin qu'il faut avoir, avant de procéder à la plantation, est de rafraîchir les racines en recépant leurs extrémités et en supprimant les parties meurtries ou desséchées. Le chevelu doit être également rafraîchi ; s'il était trop sec, il faudrait rebuter l'arbre.

La main-d'œuvre de la plantation proprement dite est indiquée avec détail dans le cahier des charges.

On évitera de déranger les racines de leur position naturelle en plaçant l'arbre dans la fosse, et on les recouvrira de terre végétale bien meuble, en ayant soin de la faire couler entre les racines, de telle sorte qu'il n'y ait aucun vide.

Les jeunes arbres doivent être plantés de manière à se trouver, après le tassement de la terre, à peu près à la même profondeur que dans la pépinière. Il y a de l'inconvénient à trop enterrer les racines.

Lors de la plantation des arbres et du remplissage des fosses, on interdira, dans les terrains glaiseux et humides, la mise au fond des trous de pierres ou de matériaux indécomposables; ceux-ci formeraient des cuvettes d'eau stagnante qui feraient pourrir les racines des arbres. On devrait également éviter l'enfouissement des débris de bois qui, en se décomposant, engendrent le pourridié ou blanc des racines.

Drainage dans les terrains argileux. — Dans les fonds argileux, il faut empêcher, autant que possible, que l'eau soit retenue dans

Digitized by Google

les parois de l'excavation. On pourrait, si cela n'entraînait pas trop de frais, recourir à une espèce de drainage, c'est-à-dire fournir aux eaux un moyen d'écoulement vers les talus ou les fossés de la route, soit par un tuyau, soit par un petit empierrement; mais ce moyen n'est complètement efficace que lorsque la route est fortement en remblai ou bordée d'un fossé profond.

Tuteurs. — Les tuteurs sont *toujours* nécessaires ; leur hauteur sera au moins égale à celle des sujets. On devra les placer du côté de l'arbre opposé à la direction générale des vents violents, de telle sorte qu'ils puissent servir d'appui.

Dans la région méridionale, il pourra se faire que, pour éviter les coups de soleil, on soit obligé de placer les tuteurs du côté du sud, de manière à ombrager l'écorce des jeunes arbres.

Les tuteurs en bois de châtaignier ou d'acacia sont très recommandables. On n'enlèvera pas leur écorce, celle-ci favorisant leur conservation et prolongeant leur durée.

Les tuteurs doivent être plantés en même temps que les arbres pour ne pas déchirer les racines.

Épinage. — La garniture d'épines sera toujours exigée, parce que les jeunes plants ont à se défendre partout contre la main des hommes ou contre la dent des animaux. On pourra se procurer de l'aubépine dans presque tous les départements ; à défaut de cette espèce, qui est la meilleure, on emploiera l'églantier ou d'autres arbustes épineux.

Bourrelets en terre formant chasse-roues. — Les tuteurs et les épines ne suffisent pas toujours pour protéger les arbres du côté de la chaussée : dans beaucoup de cas, surtout si la route est fréquentée par de nombreuses voitures, il y a lieu de défendre chaque plant au moyen d'une pierre brute ou, mieux encore, de bourrelets en terre et gazon formant chasse-roues. Une partie des terres restant en excès après la plantation sera naturellement employée à la confection de ces bourrelets, qui peut être confiée soit à l'entrepreneur, soit aux cantonniers. Ils ne produiront aucun effet disgracieux si l'on a soin de leur donner des dimensions uniformes, de les dresser proprement et de les aligner.

Ces bourrelets seront disposés, dans les terrains secs, de telle sorte qu'ils forment une cuvette pouvant emmagasiner les eaux de pluie ou d'arrosage.

Digitized by Google

Travaux d'entretien pendant la durée de la garantie. — Les travaux d'entretien que l'entrepreneur de la plantation doit exécuter pendant la durée de la garantie dont il sera question ci-après consistent principalement en labours, arrosages, échenillages, ébourgeonnement et taille des jeunes arbres.

Binages et labours. — Les deux binages ou labours annuels doivent se faire, en général, le premier au mois de mars ou d'avril, le second au mois de novembre. Ils doivent être exécutés sur une superficie au moins égale à celle du trou de plantation.

Arrosages. — Il sera surtout nécessaire d'arroser les arbres au printemps, pendant les mois d'avril, de mai et de juin, pour favoriser la reprise des jeunes plantations, ou bien pour activer la végétation des arbres anciens. Les arrosages d'été, pratiqués en juillet, août et septembre, sont moins nécessaires que les premiers.

Les arrosages devront être répétés plus souvent pendant les années de sécheresse que pendant les années pluvieuses, dans les sols légers et perméables que dans les terrains consistants, et dans le cas où l'on aurait à soigner les essences qui ne croissent bien que lorsqu'elles sont plantées en sol constamment frais.

Échenillages. — Il faudra tenir la main à l'exécution des échenillages, non seulement dans l'intérêt des arbres de la plantation, mais aussi dans l'intérêt général. Il appartient à l'Administration de donner l'exemple.

Taille et ébourgeonnement. — La taille des arbres doit être conduite de manière à leur faire acquérir de belles dimensions en grosseur et en hauteur. C'est un art dont il n'y a pas lieu de développer ici les principes ; on se contentera d'en rappeler deux qui sont importants, savoir : que la partie branchue d'un arbre doit occuper le tiers environ de sa hauteur totale, et que l'on doit répartir les branches le plus symétriquement possible autour de la flèche qui doit toujours dominer.

Les ébourgeonnements compléteront l'effet de la taille en supprimant, au moment même où elles se forment, les pousses qui naissent sur le tronc et à ses dépens.

Invitation de consulter les inspecteurs des forêts. — En terminant cette partie technique de l'instruction, on recommande de nouveau aux ingénieurs de se concerter à l'occasion et en tant que

Digitized by Google

de besoin avec les inspecteurs des forêts de leurs départements respectifs, soit sur le choix des arbres, soit sur les précautions particulières que chaque essence et chaque terrain peuvent exiger.

CINQUIÈME PARTIE.

Retenues. — Réceptions. — Garantie imposée à l'adjudicataire. Payements. — Dispositions diverses.

Retenues en cas de retard. — Il est peu d'entreprises où il importe plus de se prémunir contre la négligence des adjudicataires que celles qui ont les plantations pour objet, puisque les époques convenables pour leur exécution sont renfermées dans des limites fort étroites. Aussi l'article 22 du cahier des charges dispose que l'entrepreneur sera passible d'une retenue de 10 centimes pour chaque jour de retard et pour chaque pied d'arbre non planté, sans que cette retenue puisse s'accroître au-delà de 1 franc par arbre.

Réception provisoire. — La réception provisoire a lieu dans le courant du mois de mai qui suit chaque plantation d'automne ou de printemps.

Garantie imposée à l'entrepreneur. — La durée de la garantie est fixée à deux années qui courent à partir de la réception provisoire.

Réception définitive. — A l'expiration de cette période de deux années qui est suffisante pour assurer la garantie à laquelle l'Administration a droit, l'état de la plantation est constaté par un récolement, et les arbres portés comme *vivants* dans le procès-verbal de cette opération sont définitivement reçus.

Les cas de force majeure ne sont pas réservés. — Pour que la garantie imposée à l'entrepreneur soit sérieuse, il faut qu'elle s'applique à tous les arbres qui viennent à périr ou à manquer pour quelque cause que ce soit, et il n'est pas possible de réserver les cas de force majeure qui seraient extrêmement difficiles à constater. Le cahier des charges ne doit donc admettre aucune exception.

Digitized by Google

Mais, d'un autre côté, la responsabilité de l'entrepreneur ne s'étend pas aux arbres qui, au moment de la réception, seraient simplement malades ou dépérissants, parce que cet état de souffrance n'est pas facile à constater d'une manière précise.

Acomptes. — Retenue de garantie. — Payements définitifs. — Des acomptes pourront être payés au fur et à mesure des travaux exécutés ; mais on défalquera du montant des dépenses celui des retenues qui auraient pû être opérées pour cause de retards et, en outre, une retenue de garantie fixée *au quart* des sommes dues à l'entrepreneur.

Les payements pour solde de l'entreprise sont effectués conformément au récolement dressé lors de la réception définitive de la plantation.

La valeur des arbres portés comme *vivants* dans le procès-verbal de cette opération est seule payée.

Quant à la dépense relative aux *morts* ou *manquants* au moment de la réception définitive, elle sera retenue sur le montant de l'entreprise, mais l'entrepreneur ne sera pas tenu de remplacer ces arbres.

Dépenses faites pour l'entretien pendant la durée de garantie imposée à l'entrepreneur. — Les travaux d'entretien, tels qu'ils sont décrits dans le devis général, doivent être exécutés par l'entrepreneur jusqu'à l'expiration de la garantie ; mais il n'en est tenu compte à l'adjudicataire que pour les arbres qui ont été reconnus vivants dans le récolement final. Il ne sera donc pas délivré d'acomptes sur le montant de ces travaux.

Nécessités de tenir compte, dans les prix du devis, des chances de mortalité auxquelles les plants sont exposés. — Le chiffre élevé de la retenue de garantie a été fixé de manière à mettre à couvert les intérêts du Trésor, quel que soit le résultat de la liquidation. Mais il est équitable que ceux de l'entrepreneur ne soient pas non plus compromis.

A cet effet, les prix devront être établis de manière à tenir compte à l'adjudicataire, autant que possible, des éventualités auxquelles l'exposent les conditions de son marché. Chacun de ces prix comprendra, outre les frais réels des travaux et le bénéfice de l'entreprise, un supplément pour les chances de mortalité des jeunes plants. Cet élément du sous-détail doit naturellement

Digitized by Google

varier suivant les localités ; mais, en général, il ne paraît pas devoir dépasser le *cinquième* du prix effectif de l'ouvrage (*).

Ainsi l'Administration prend d'avance à sa charge les pertes que l'entrepreneur aura probablement à supporter, et dont il peut diminuer l'importance par ses soins et par son industrie.

D'ailleurs, quelque absolue que soit la responsabilité imposée à l'adjudicataire, les Ingénieurs devront chercher à l'alléger en faisant exercer par leurs agents une surveillance active et en réclamant l'application sévère des règlements de grande voirie contre ceux qui seraient signalés comme ayant dégradé les jeunes plants.

Division des travaux en petites adjudications. — Les travaux de plantation pourront être fractionnés en petites adjudications qui ne dépasseraient pas 5.000 à 6.000 francs, afin de provoquer le plus possible la concurrence et d'attirer surtout les hommes spéciaux, c'est-à-dire les pépiniéristes et les jardiniers habiles, qui pourraient reculer devant les grandes entreprises.

Exécution par régie des travaux de plantation. — Dans les instructions et explications qui précèdent, aussi bien que dans le devis général, on a admis que les plantations s'exécuteraient par entreprise. C'est un principe qui peut cependant souffrir quelques exceptions.

L'Administration se réserve d'autoriser le mode de régie dans les cas suivants :

1° Lorsque les plants seront tirés de pépinières appartenant à l'État, car alors l'entrepreneur ne pourrait être tenu de les garantir et, en l'absence de cette garantie, il ne serait pas suffisamment intéressé à les bien faire ;

2° Lorsque les pépiniéristes, soit par défaut de concurrence, soit par suite de coalition, voudront faire la loi et exiger des prix trop élevés ;

3° Enfin, lorsque des essais et des expériences seront jugés utiles ou que la plantation présentera des difficultés particulières.

Dans ces différents cas, les Ingénieurs devront faire prendre les attachements avec assez de soin pour arriver à bien connaître le prix de chaque partie du travail.

(*) Pour l'établissement des prix du détail estimatif et des décomptes de fin d'année, voir les exemples donnés dans l'Instruction du 17 juin 1851.

Digitized by Google

DÉPARTEMENT
d

ARRONDISSEMENT
d

PONTS ET CHAUSSÉES.

PLANTATIONS D'ARBRES
A FAIRE SUR LES ROUTES N° , N° ET N° .

DEVIS
ET CAHIER DES CHARGES.

ARTICLE PREMIER.

Objet de l'entreprise. — Les ouvrages qui font l'objet du présent devis consistent :

En travaux de plantation ;

Et en travaux d'entretien des arbres, pendant la durée de la garantie imposée à l'entrepreneur.

TRAVAUX DE PLANTATION.

ART. 2.

Longueurs de route à planter et dispositions générales à suivre. — Les parties de route où les arbres doivent être plantés et les dispositions générales à suivre sont indiquées dans les tableaux suivants :

1° *Plantations devant former une seule ligne de chaque côté de la route.*

ROUTES ET PARTIES DE ROUTES	LONGUEUR	LARGEUR TOTALE de la route	INTERVALLE qui doit RESTER LIBRE au milieu de la route	DISTANCE de chaque RANGÉE à l'arête extérieure de l'accotement	ESPACEMENT DES ARBRES dans une même rangée	OBSERVATIONS
Route n° , depuis jusqu'à						
Route n° , depuis jusqu'à						
.....						

Digitized by Google

2° *Plantations devant former deux lignes (ou une contre-allée) de chaque côté de la route.*

ROUTES ET PARTIES DE ROUTES	LONGUEUR	LARGEUR TOTALE de la route	INTERVALLE qui doit rester LIBRE au milieu de la route	DISTANCE de chaque RANGÉE extérieure à l'arête extérieure de l'accotement	LARGEUR de chaque CONTRE-ALLÉE	ESPACEMENT DES ARBRES dans une même rangée	OBSERVATIONS
Route n° , depuis jusqu'à							
Route n° , depuis jusqu'à							
.....							

ART. 3.

Tracé des lignes. — Les rangées d'arbres seront parallèles à l'axe de la route.

Les arbres se correspondront deux à deux sur une même perpendiculaire à cet axe. Dans le cas où ils formeront une contre-allée sur les côtés de la route, les arbres de chaque contre-allée seront plantés en carré et non en quinconce.

L'entrepreneur se conformera d'ailleurs, pour le tracé des lignes et pour l'emplacement des arbres, aux indications qui lui seront données par l'ingénieur.

ART. 4.

Essences des arbres. — Les arbres à fournir sont des essences indiquées ci-après :

ROUTES OU PARTIES DE ROUTES	ESSENCES				TOTAUX PAR ROUTE ou partie de route	OBSERVATIONS
	de	de	de	de		
Route n° , depuis jusqu'à						
Route n° , depuis jusqu'à						
TOTAUX par essence.....						

Digitized by Google

Ces arbres sont répartis sur chaque portion de route d'après les ordres donnés par l'ingénieur.

ART. 5.

Provenance. — L'entrepreneur sera libre de prendre les arbres dans telle pépinière qu'il jugera convenable. Toutefois, lorsqu'il s'agira de planter des terrains relativement secs, les arbres provenant de pépinières où le sol est très humide devront être proscrits.

ART. 6.

États d'indication. — Chaque année, après la notification des crédits affectés aux plantations, il sera dressé un état indicatif des travaux à faire pendant la campagne.

Cet état sera remis à l'entrepreneur aussitôt que les crédits seront connus, de manière que les ouvrages puissent être exécutés pendant l'automne.

Dans le cas où il devrait être fait des plantations au printemps, l'état d'indication relatif à ces plantations serait remis à l'entrepreneur avant le 1er février.

ART. 7.

Époque où les plantations devront être faites. — Les plantations d'automne seront faites du 1er novembre au 15 décembre.

Celles dites du « printemps » devront être terminées le 15 mars.

On choisira de préférence les jours humides pour exécuter ces travaux; ils devront être suspendus en temps de gelée, ou lorsque la terre sera trop détrempée par les pluies.

ART. 8.

Conditions auxquelles les plants doivent satisfaire. — Les plants doivent être de premier choix, bien constitués, exempts de maladie, sans mousse ni gerçure. Ils mesureront les dimensions suivantes : le fût, du collet à la première couronne de branches, aura de 2m,50 à 3 mètres ; la tête ou partie de la tige garnie de branches aura une longueur égale aux 2/5 ou à la moitié de la hauteur du fût; la circonférence de la tige, à 1 mètre du sol, sera de 0m,12 à 0m,15. Les branches seront disposées de telle sorte que l'ensemble de la tête forme une pyramide.

Digitized by Google

Les racines seront sans écorchure, bien ramifiées, pourvues d'un chevelu suffisamment abondant et conservées autant que possible dans leur intégrité ; celles qu'on aura été obligé de recéper devront avoir 0m,30 de longueur au moins.

Les sujets étêtés en pépinière ne pourront être acceptés que s'ils ont développé de nouvelles branches et s'ils sont bien conformés.

(Indiquer ici, pour chaque essence, quelle doit être la circonférence des plants, mesurée à 1 mètre au-dessus du collet de la racine, et la hauteur de la tige, depuis le collet jusqu'aux premières branches).

. . . . . .

ART. 9.

Arrachage des plantes dans les pépinières. — L'arrachage des arbres dans les pépinières s'effectuera avec toutes les précautions nécessaires pour ne pas endommager les racines.

L'entrepreneur fera connaître, huit jours à l'avance, le jour précis où cet arrachage aura lieu, pour qu'un agent de l'Administration puisse présider à l'opération. Cet agent fera marquer avec de la peinture à l'huile tous les arbres qu'il croira devoir admettre provisoirement. Cette admission n'empêchera pas de procéder à un examen nouveau sur le lieu même de la plantation et de rejeter alors les plants défectueux ou avariés.

ART. 10.

Précautions à prendre entre l'arrachage et la plantation. — Il ne devra pas s'écouler plus de ... jours entre l'arrachage des arbres et leur plantation sur la route. Dans l'intervalle, leurs racines seront enveloppées avec de la paille, des herbes ou de la mousse, et bien fixées dans cette enveloppe, de manière à ne pas être meurtries dans le transport et à ne pas être desséchées par le hâle ou attaquées par la gelée.

Les arbres, après avoir été définitivement admis par l'ingénieur, recevront une marque différente de la première. Ceux qui auront été rebutés resteront en vue jusqu'à l'achèvement de la plantation.

ART. 11.

Ouverture des fosses. — Les fosses destinées à recevoir les jeunes arbres seront ouvertes ... jours à l'avance.

Ces fosses seront de forme rectangulaire ; leurs dimensions seront réglées par l'état d'indication.

Les terres provenant du déblai seront retroussées sur les accotements de manière à former autour de l'excavation une banquette bien dressée, qui ne devra pas avoir plus de 1 mètre de base du côté de la chaussée. L'entrepreneur est responsable des accidents qui pourraient arriver par suite de la négligence qu'il aurait mise à prendre cette précaution ou toutes autres qui lui seraient prescrites.

Les terres destinées à être rejetées dans la fosse seront bien divisées et complètement purgées de pierres, de cailloux ainsi que de racines ou d'autres matières susceptibles, en se décomposant, d'attaquer les racines. La terre végétale sera mise à part.

Le fond du trou devra être pioché sur une profondeur de $0^m,15$.

Ce piochage sera renouvelé au moment de la plantation.

ART. 12.

Emprunts de terre végétale. — Partout où les ingénieurs auront jugés convenable de faire approvisionner, à portée des fosses, de la terre végétale destinée à y être employée en remplacement du terrain naturel, l'entrepreneur devra faire cet emploi, sans pouvoir prétendre à aucune allocation supplémentaire.

Dans le cas où la totalité des frais relatifs aux emprunts de terre végétale aurait été mise, par le détail estimatif, à la charge de l'entrepreneur, il serait tenu de prendre lui-même cette terre dans les lieux désignés par l'état d'indication, en indemnisant les propriétaires, s'il y avait lieu, et de la transporter à pied d'œuvre.

ART. 13.

Plantation des arbres et remplissage des fosses. — Ces dispositions prises, on retirera de la fosse l'eau qui aura pu s'y introduire ; le fond de l'excavation sera rempli de la meilleure terre que l'entrepreneur aura à sa disposition, jusqu'à la hauteur convenable pour recevoir le pied de l'arbre ; puis le plant (dont les racines auront dû être rafraîchies à leur extrémité) sera placé verticalement et bien aligné avec la rangée dont il fait partie. On évitera de déranger les racines de leur position naturelle. Elles seront soigneusement garnies avec la main et recouvertes de terre végétale bien meuble, légèrement pressée, de manière qu'il n'y ait aucun vide. On remplira ensuite le trou et l'on piétinera douce-

Digitized by Google

ment, surtout vers les bords, pour raffermir le remblai. Dans les terrains secs ou médiocrement frais, l'on ménagera autour du plant une dépression suffisante pour recevoir les eaux de pluie ou d'arrosement. Dans les terrains humides, au contraire, la terre devra être disposée en butte au pied de l'arbre.

Les jeunes arbres doivent être plantés de manière à se trouver après le tassement de la terre, à peu près à la même profondeur que dans la pépinière.

Les terres en excès seront enlevées par l'entrepreneur et portées par lui dans les endroits que l'état d'indication aura désignés.

Il sera également tenu de rétablir dans leur état primitif les talus, fossés, accotements et banquettes qui pourront se trouver dégradés par suite des travaux de plantation.

ART. 14.

Tuteurs. — Les tuteurs consisteront en une perche plantée du côté de l'arbre opposé à la direction générale des vents violents ou, dans la région méridionale, du côté du sud.

Les tuteurs seront en bois de , neuf, bien sain, non écorcé ; ils auront de circonférence, de longueur et de saillie hors du sol. Ils seront affûtés par le pied et légèrement carbonisés dans la partie qui doit être enterrée et seront plantés en même temps que les arbres.

Ils seront reliés aux arbres par trois liens en osier ou en fil de fer ; les arbres devront être garantis, au moyen de tampons en paille ou en mousse, de tout frottement contre les tuteurs et contre les liens.

ART. 15.

Épinage. — L'épinage des nouveaux plants se fera avec des brins d'aubépine ; il y en aura au moins douze à chaque pied d'arbre. Ces épines seront vives et de la meilleure qualité, et formeront une garniture de 2 mètres de hauteur au-dessus du sol. Les brins seront enfoncés en terre de $0^m,25$, et leur pied s'écartera de l'arbre de manière que le faisceau ait environ $0^m,20$ de diamètre à sa base.

Chaque garniture sera fixée par quatre ou cinq liens de fil de fer neuf.

Digitized by Google

TRAVAUX D'ENTRETIEN.

ART. 16.

Labours. — Pendant la durée de la garantie, l'entrepreneur fera labourer deux fois par an, aux époques fixées par l'ingénieur, le pied des arbres qu'il aura plantés. Ces labours seront faits, l'un au printemps, l'autre à l'automne, suivant un diamètre de au moins, et à 0m,15 de profondeur. On évitera soigneusement de blesser le collet et les racines des arbres. On rendra ensuite à la surface du sol la forme concave ou convexe qui lui avait été donnée après la plantation.

ART. 17.

Échenillages. — L'échenillage devra s'effectuer du 1er décembre au 1er mars. Cette opération consistera à enlever avec un sécateur les extrémités des branches portant les bourses. Celles-ci et les bouts de branche ramassés à la fin de chaque journée seront mis en tas et brûlés sur la route.

Pendant la pousse des feuilles, une seconde recherche sera faite pour détruire les nouvelles bourses.

ART. 18.

Taille. — La taille sera dirigée de manière à supprimer graduellement les branches qui s'éloignent le plus de la verticale et à donner aux arbres la forme pyramidale qu'ils doivent conserver. On commencera par raccourcir les branches qui devront être retranchées plus tard.

On aura soin de faire disparaître les bois morts et les branches viciées.

Ce travail aura lieu à la fin de l'automne.

L'ouvrier qui en sera chargé devra être, au préalable, agréé par l'ingénieur.

ART. 19.

Ébourgeonnements. — L'ébourgeonnement aura lieu deux fois par an, en mai et en août; il consistera à couper avec un instrument tranchant, le plus près possible de la tige, les pousses qui se montreront au-dessous des premières branches de l'arbre.

Digitized by Google

ART. 20.

Redressement des arbres déviés de leur position primitive. — L'entrepreneur sera tenu de redresser les arbres que l'action du vent ou le tassement des terres aura fait dévier de leur position primitive.

ART. 21.

Entretien des épines et des tuteurs. — Les épines et les tuteurs seront entretenus en bon état. L'entrepreneur les remplacera, ainsi que les harts et les liens en fil de fer, toutes les fois qu'ils viendront à manquer.

RETENUES, PAYEMENTS, GARANTIES ET DISPOSITIONS DIVERSES.

ART. 22.

Retenues pour cause de retard. — Après les époques fixées par l'article 7 du présent devis pour l'achèvement des plantations d'automne et de printemps, l'entrepreneur sera passible d'une retenue de 0 fr. 10 pour chaque jour de retard et pour chaque pied d'arbre non planté. Toutefois, cette retenue ne pourra s'accroître au-delà de 1 franc par arbre. Elle sera infligée à l'entrepreneur indépendamment des conséquences de la régie et de la folle enchère qui pourront être prononcées contre lui.

Il sera dressé contradictoirement, à la fin de décembre et à la fin de mars, un état des retenues qui auront pu être encourues par suite de cette disposition. L'entrepreneur aura dix jours pour présenter ses observations sur cet état, qui deviendra exécutoire après avoir été approuvé par le préfet.

ART. 23.

Payement d'acompte et retenue de garantie. — Les payements d'acompte s'effectueront en raison de la situation des travaux, sauf défalcation du montant des états mentionnés dans l'article précédent, et de la retenue de garantie, qui est fixée au quart des sommes dues à l'entrepreneur.

Il ne sera pas délivré d'acompte sur les travaux d'entretien qui ne seront payés qu'après leur achèvement.

Digitized by Google

ART. 24.

Réception provisoire. — La réception provisoire de chaque plantation exécutée, soit à l'automne, soit au printemps, aura lieu dans le mois de mai qui suivra son achèvement.

ART. 25.

Durée et conséquence de la garantie. — La durée de la garantie est fixée à deux années, qui seront comptées à dater du jour de la réception provisoire. Cette garantie s'appliquera à tous les arbres qui viendront à périr, pour une cause quelconque avant la fin des deux années.

Pendant ce délai, l'adjudicataire exécutera chaque année tous les travaux d'entretien indiqués ci-dessus. Il ne pourra se permettre de les négliger sous prétexte qu'il répond des arbres.

ART. 26.

Récolement et réception définitives. — A la fin des deux années, il sera procédé, en présence de l'entrepreneur ou lui dûment appelé, au récolement des arbres pour lesquels le délai de garantie vient d'expirer. Le procès-verbal de cette opération constatera le nombre des arbres vivants et celui des arbres morts.

Les arbres manquants ou gravement mutilés seront assimilés aux arbres morts.

Les arbres portés comme vivants dans le procès-verbal de récolement seront considérés comme définitivement reçus, et les travaux de plantation ou autres qui se rapportent à ces arbres ne seront plus sujets, dès lors, à la retenue de garantie.

ART. 27.

Décompte définitif. — Les arbres vivants figureront seuls dans le décompte définitif de chaque plantation. Il ne sera tenu aucun compte à l'entrepreneur des dépenses faites pour la plantation et l'entretien des arbres morts pour une cause quelconque.

ART. 28.

Les arbres morts ne seront pas remplacés par l'adjudicataire. — Les arbres morts ne seront pas remplacés par l'adjudicataire,

Digitized by Google

l'Administration se réservant de procéder à ce remplacement comme elle le jugera convenable.

L'entrepreneur n'enlèvera ni ces arbres, ni leurs tuteurs.

ART. 29.

Cautionnement. — Le cautionnement à fournir par l'adjudicataire, pour sûreté des obligations résultant du marché, est fixé à.....

ART. 30.

Travaux par régie. — L'Administration se réserve la faculté de détacher de l'entreprise, pour exécuter en régie, les travaux qui lui paraîtront exiger des précautions particulières ou qui pourront servir à faire des essais et des expériences. Dans ce cas, l'entrepreneur sera tenu de fournir aux prix de son adjudication les arbres et les autres objets qui pourront lui être demandés.

ART. 31.

Clauses et conditions générales. — L'entrepreneur sera soumis aux clauses et conditions générales imposées par l'arrêté ministériel du 16 février 1892 modifié, en ce qui concerne l'article 15, par la circulaire du 5 mai 1893.

Les dispositions de l'article 28 de l'arrêté ministériel du 16 février 1892, relatives au cas de force majeure, ne sont pas applicables aux travaux de plantations.

Digitized by Google

LÉGISLATION ET STATISTIQUE ÉTRANGÈRES.

(N° 120)

BELGIQUE

RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION DU RÉSEAU DES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL EN 1894 ET 1893 ET DU RÉSEAU DES CHEMINS DE FER VICINAUX EN 1895, 1894 ET 1893

A. — Réseau d'intérêt général.

Les renseignements qui suivent ont été extraits de la publication annuelle du Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, intitulée : *Compte rendu des opérations pendant l'année* 1894.

I. — Longueur. — Effectif du matériel roulant et parcours des trains.

Désignation des réseaux	Années	Longueur totale exploitée au 31 déc.	Longueur à double voie exploitée au 31 déc.	Longueur moyenne exploitée pendant l'année	Effectif Locomotives (*)	Effectif Tenders	Effectif Voitures à voyageurs	Effectif Wagons et fourgons	Parcours des trains
		kilom.	kilom.	kilom.					kilomètres
Réseau exploité par l'Etat	1894	3.290	1.328	3.288	2.133	1.334	3.876	46.652	41.771.820
	1893	3.279	1.324	3.279	2.105	1.316	3.765	45.060	40.854.001
Réseau exploité par les Compagnies	1894	1.481(**)	250	1.481	561	350	921	13.953	11.075.370
	1893	1.478(**)	256	1.478	561	351	859	13.811	10.962.642
Total	1894	4.771	1.578	4.769	2.694	1.684	4.797	60.605	52.847.190
	1893	4.757	1.580	4.757	2.666	1.667	4.624	58.871	51.816.643

(*) Y compris 54 voitures à vapeur pour le réseau de l'Etat et 10 pour celui des Compagnies.
(**) Dont 178 kilomètres de lignes exploitées en commun par deux ou trois Compagnies.

Digitized by Google

II. — Capital de premier établissement.

Le capital de premier établissement des chemins de fer exploités par l'État s'élevait, en 1894, à 1.392.564.084 francs, et, en 1893, à 1.368.270.627 francs.

Le compte rendu officiel des opérations des chemins de fer belges ne fournit pas de renseignements sur le capital de premier établissement du réseau exploité par les Compagnies.

III. — Transport des voyageurs.

Désignation des réseaux	Années	Nombre de voyageurs à toute distance				Recette du transport des voyageurs			
		1re classe	2e classe	3e classe	Ensemble	1re classe	2e classe	3e classe	Ensemble
		milliers	milliers	milliers	milliers	milliers de fr.	milliers de fr.	milliers de fr.	milliers de fr.
Réseau exploité par l'État	1894	2.708	9.155	62.910	74.773	7.407	13.689	30.273	51.369
	1893	2.463	8.613	59.894	70.970	6.593	12.379	28.151	47.123
Réseau exploité par les Compagnies	1894	661	2.631	18.874	22.166	1.156	2.943	8.825	12.924
	1893	588	2.611	17.978	21.177	1.058	2.726	8.365	12.149
Total	1894	3.369	11.786	81.784	96.939	8.563	16.632	39.098	64.293
	1893	3.051	11.224	77.872	92.147	7.651	15.105	36.516	59.272

IV. — Transport des marchandises.

Désignation des réseaux	Années	Grande vitesse			Petite vitesse		
		Bagages, colis et petits paquets		Chevaux, équipages et finances	Marchandises		Chevaux et bestiaux
		Poids	Recette	Recette	Poids	Recette	Recette
		tonnes	francs	francs	tonnes	francs	francs
Réseau exploité par l'État	1894	136.574	5.083.552	454.125	29.509.625	91.278.516	1.394.130
	1893	127.868	4.833.885	498.372	28.434.684	88.077.354	1.343.597
Réseau exploité par les Compagnies	1894	(*) 13.132	339.844	83.910	16.400.213	(**) 26.083.709	262.919
	1893	(*) 11.659	308.976	96.559	15.867.814	(**) 25.995.461	332.263
Total	1894	149.706	5.423.396	538.035	45.909.838	117.362.225	1.657.049
	1893	139.527	5.142.861	594.931	44.302.498	114.072.815	1.675.860

(*) Non compris le poids des colis.
(**) Y compris les recettes des expéditions taxées à la tête ou à la pièce.

Digitized by Google

V. — Résultats financiers de l'exploitation.

Désignation des réseaux	Années	Recette brute totale	Recette brute kilométrique	Dépense d'exploitation totale	Dépense d'exploitation kilométrique	Produit net total	Produit net kilométrique
		francs	francs	francs	francs	francs	francs
Réseau exploité par l'Etat	1894	152.974.889	46.517	86.537.469	26.485	66.437.420	20.032
	1893	145.609.996	44.411	81.593.515	25.049	64.016.481	19.362
Réseau exploité par les Compagnies	1894	41.591.780	28.077	20.086.984	13.560	21.504.796	14.517
	1893	40.963.327	27.716	19.933.719	13.487	21.029.608	14.229
Total	1894	194.566 669	40.798	106.624.453	22.358	87.942.216	18.440
	1893	186.573.323	39.221	101.527.234	21.343	85.046.089	17.878

VI. — Accidents de personnes.

Désignation des réseaux	Années	Victimes des déraillements et des collisions de trains — Voyageurs — Tués	Voyageurs — Blessés	Agents — Tués	Agents — Blessés	Ensemble — Tués	Ensemble — Blessés	Victimes de leur propre faute et de divers accidents — Voyageurs — Tués	Voyageurs — Blessés	Agents — Tués	Agents — Blessés	Autres personnes (*) — Tuées	Autres personnes (*) — Blessées	Ensemble — Tués	Ensemble — Blessés
Réseau exploité par l'Etat	1894	»	16	1	26	1	42	6	65	35	802	59	50	100	917
	1893	»	26	1	44	1	70	7	56	47	746	53	41	107	843
Réseau exploité par les Compagnies	1894	»	»	»	»	»	»	1	4	14	30	24	18	39	52
	1893	»	»	»	»	»	»	2	4	12	28	14	14	28	46
Total	1894	»	16	1	26	1	42	7	69	49	832	83	68	139	969
	1893	»	26	1	44	1	70	9	60	59	774	67	55	135	889

(*) Y compris les employés.

Digitized by Google

B. — Réseau des chemins de fer vicinaux.

Les données des tableaux ci-après ont été extraites des *Rapports* annuels présentés par le Conseil d'administration de la Société nationale des chemins de fer vicinaux.

I. — Longueur et capital de premier établissement.

Années	Longueur			Capital souscrit					Dépense d'établissement	
					Participation p. 100					
	concédée	exploitée au 31 décembre	moyenne exploitée	Montant	Etat	Provinces	Communes	Particuliers	totale	kilométrique
	kilom.	kilom.	kilom.	milliers de francs					francs	francs
1895	1.573 (*)	1.314	1.258	76.145	26,9	28,2	41,4	3,5	58.068.325	44.140
1894	1.341	1.209	1.220	64.033	26,9	28,1	41,1	3,9	53.091.090	43.910
1893	1.244	1.170	1.111	58.744	27,0	28,0	40,9	4,1	49.130.766	41.988

(*) Dont 1.250 kilomètres à l'écartement de 1m,00.
— 273 — 1 ,067.
— 50 — 1 ,435.

A l'exception de la ligne Bruxelles à la Petite Espinette (12,6 kilom.) qui est à traction électrique, et le tramway du Nord d'Anvers (5 kilom.) à traction de chevaux, le réseau est exploité au moyen de la traction à vapeur.

II. — Matériel roulant et parcours des trains.

Années	Effectif du matériel roulant. Nombre de						Coût du matériel roulant (*) par kilomètre du réseau			Parcours des trains
	Locomotives		Voitures à voyageurs		Wagons et fourgons		Locomotives	Voitures à voyageurs	Wagons et fourgons	
	total	par kilom.	total	par kilom.	total	par kilom.				
							francs	francs	francs	kilom.
1895....	266	0.20	710	0,54	1.981	1.51	4.751	2.348	2.422	6.149.263
1894....	253	0.20	716	0.57	1.780	1.42	4.741	2.411	2.303	5.802.132
1893....	245	0,22	663	0.59	1.574	1,41	5.267	2.598	2.297	5.157.530

(*) La dépense totale pour le matériel roulant s'élevait à 12.588.400 francs en 1895.
à 11.812.382 » en 1894.
et à 10.963.668 » en 1893.

Digitized by Google

III. — Résultats financiers de l'exploitation.

Années	Recette		Dépense		Produit net		Rapport de la dépense à la recette	Répartition des recettes entre les services	
	totale	kilométrique	totale	kilométrique	total	kilométrique		des voyageurs	des marchandises
	francs	francs	francs	francs	francs	francs	0/0	0/0	0/0
1895...	5.903.465	4.776	4.091.111	3.310	1.812.354	1.466	69,30	74,25	25,75
1894...	5.343.389	4.381	3.770.682	3.091	1.572.707	1.290	70,57	69,70	30,30
1893...	4.684.355	4.480	3.340.375	3.195	1.343.980	1.285	71,31	72,16	27,84

V. — Accidents de personnes.

Années	Victimes des accidents								Observations
	Voyageurs		Agents		Autres personnes (*)		Ensemble		
	tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés	
1895....	»	3	»	1	31	10	31	14	(*) Y compris les suicides.
1894....	8	4	1	4	25	7	34	15	
1893....	5	3	»	3	20	7	25	13	

Digitized by Google

PERSONNEL.

(N° 121)

I. — INGÉNIEURS.

1° PROMOTIONS.

Décret du 20 mai 1897. — M. **Salva** (Auguste), Inspecteur général de 2e classe, est promu au grade d'Inspecteur Général de 1re classe, pour prendre rang à dater du 1er juin 1897.

M. **Salva** reste chargé provisoirement de la Direction du Contrôle des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Idem. — M. **Cameré** (Anatole), Ingénieur en Chef de 1re classe, est promu au grade d'Inspecteur Général de 2e classe pour prendre rang à dater du 1er juin 1897.

2° AVANCEMENTS.

Arrêté du 13 avril 1897. — Sont élevés à la 1re classe de leur grade pour prendre rang à dater du 1er mai 1897, les Ingénieurs ordinaires de 2e classe dont les noms suivent, savoir :

MM. **Alby**;
de Fages de Latour.

3° CONGÉ.

Arrêté du 10 mai 1897. — Un congé d'un an, sans traitement, est accordé pour affaires personnelles à M. **Cordier** (Gabriel), Ingénieur ordinaire de 2e classe, attaché au service maritime du

Digitized by Google

département des Bouches-du-Rhône et au service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

4° CONGÉ RENOUVELABLE.

Arrêté du 14 mai 1897. — M. **Renault** (Gustave), Ingénieur en Chef de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Société générale des chemins de fer économiques, en qualité d'Ingénieur-Conseil, à la résidence de Paris.

5° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Lévy** (Théodore), Inspecteur Général de 2e classe.....	13 févr. 1897
M. **Fargue**, Inspecteur général de 1re classe.....	20 mai 1897

6° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 21 avril 1897. — La résidence de l'Ingénieur ordinaire chargé de l'arrondissement de l'Ouest du service ordinaire du département de l'Orne est définitivement fixée à Domfront.

Arrêté du 28 avril. — M. **Aubert** (Étienne), Sous-Ingénieur, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Béthune, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Louhans, en remplacement de M. **Gardie**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Arrêté du 29 avril. — Le service du canal latéral à l'Oise et de la rivière d'Oise canalisée, qui forme trois arrondissements d'Ingénieur ordinaire, est réparti en deux arrondissements constitués comme il suit :

Premier arrondissement :

De l'écluse de Chauny à la borne kilométrique n° 56, en aval du pont de Verberie :

M. **Pierret**, Ingénieur ordinaire à Compiègne, attaché, en outre, au service ordinaire du département de l'Oise (arrondissement de Compiègne).

Digitized by Google

Deuxième arrondissement :

De la borne n° 56, en aval du pont de Verberie, au confluent de l'Oise, à Conflans-Sainte-Honorine :

M. **Caldaguès**, Ingénieur ordinaire à Clermont, attaché, en outre, au service ordinaire du département de l'Oise (arrondissement de Clermont).

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1er juin 1897.

M. **Humbert**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, à Paris, cesse, sur sa demande, d'être attaché au service de la navigation de l'Oise, à partir de la même date.

Arrêté du 29 avril. — M. **Dumas**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de la Charente-Inférieure et chargé, en outre, du 1er arrondissement du service de chemin de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Modelski**, réunit à ses attributions la ligne de Ferrières-Courçon à Epannes (même Ingénieur en Chef).

Décision du 30 avril. — M. **Claise**, Ingénieur ordinaire de 2e classe à Charleville, est chargé de l'intérim de l'arrondissement du Nord du service ordinaire du département des Ardennes et du 1er arrondissement du service de la navigation de l'Aisne et du canal des Ardennes, jusqu'à la désignation du successeur de M. l'Ingénieur **Baratte**.

Arrêté du 1er mai. — Le service du Contrôle d'études et de travaux du chemin de fer de Saint-André à Puget-Théniers (M. **Zurcher**, Ingénieur en Chef à Digne) est transformé en service d'études et travaux.

Arrêté du 10 mai. — Le service des études et travaux du chemin de fer de Firminy à Annonay est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au dépôt central des archives du Contrôle du réseau de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Par suite, le nombre des arrondissements du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Petit** est réduit de 3 à 2.

Le 1er arrondissement (M. **Canat**, Ingénieur ordinaire à Lyon) est supprimé.

Les 2e et 3e arrondissements prennent respectivement les nos 1 et 2.

Digitized by Google

Arrêté du 10 mai.— Le service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Tavernier** (Henri) (Raccordement de La Mouche et ligne de Givors à Lozanne), réparti en deux arrondissements d'Ingénieur ordinaire, ne formera plus qu'un seul arrondissement dont est chargé M. **Autonne,** Ingénieur ordinaire à Lyon.

M. **Canat,** Ingénieur ordinaire à Lyon, cesse, par suite, d'être attaché au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Tavernier.**

Idem. — Le service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Girardon** (Ligne de Lozanne à Paray-le-Monial), réparti en deux arrondissements d'Ingénieur ordinaire, ne formera plus qu'un seul arrondissement, dont est chargé M. **Autonne,** Ingénieur ordinaire à Lyon.

M. **Canat,** Ingénieur ordinaire à Lyon, cesse, par suite, d'être attaché au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Girardon.**

Idem. — M. **Clavenad,** Ingénieur ordinaire de 1re classe, en congé pour affaires personnelles, est remis en activité et attaché, à la résidence d'Aubenas, aux services ci-après désignés, en remplacement de M. **Vieljeux,** admis à faire valoir ses droits à la retraite, savoir :

1° Service ordinaire du département de l'Ardèche, — arrondissement d'Aubenas ;

2° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Gros,** — 1er arrondissement (Ligne de Largentière à Saint-Sernin) ;

3° Service hydrométrique du bassin de l'Ardèche.

Idem. — M. **Margaine,** Ingénieur ordinaire de 3e classe, attaché au service ordinaire du département des Basses-Alpes et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Zurcher,** est chargé, à la résidence de Marseille, du 1er arrondissement du service maritime du département des Bouches-du-Rhône et du 7e arrondissement du service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en remplacement de M. **Cordier,** mis en congé.

Idem. — M. **Tourniaire** (Carmel), Sous-Ingénieur à Castellane, précédemment admis à faire valoir ses droits à la retraite et qui devait cesser ses fonctions le 1er mai 1897, est maintenu dans son service actuel jusqu'à la désignation de son successeur.

Digitized by Google

Arrêté du 13 mai. — M. **Couturier**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, à Villeneuve-sur-Lot, est attaché, à la résidence de Bourg, au service ordinaire du département de l'Ain (arrondissement de l'Ouest) et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Jacquier** (arrondissement unique, — ligne de Collonges à Divonne-les-Bains), en remplacement de M. **Arnaud**, précédemment appelé à une autre destination.

Idem. — M. **Vivier**, Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Villeneuve-sur-Lot, au service ordinaire du département de Lot-et-Garonne, est chargé, en outre, de l'arrondissement unique (Lignes de Tonneins à Villeneuve-sur-Lot et Villeneuve-sur-Lot à Falgueyrat) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Barre**, en remplacement de M. **Couturier**.

Par suite, le poste d'Ingénieur ordinaire occupé à Villeneuve-sur-Lot par M. **Couturier** est supprimé.

Arrêté du 21 mai. — M. **Cameré**, nommé Inspecteur Général de 2e classe par décret du 20 mai 1897, est provisoirement chargé d'une mission spéciale ayant pour objet l'étude de l'amélioration des rivières par des barrages éclusés.

Idem. — M. **Joly** (Arthur), Ingénieur en Chef de 1re classe chargé, à la résidence de Dunkerque, du service maritime du département du Nord est chargé, à la résidence de Paris, du service de la troisième section de la navigation de la Seine, en remplacement de M. **Cameré**.

Idem. — M. **Barbé** (Jules), Ingénieur ordinaire de 1re classe à Caen, est chargé, à la résidence de Dunkerque, du service maritime du département du Nord, en remplacement de M. **Joly**.

M. **Barbé** remplira les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Idem. — M. **Chevalier** (Flavien), Ingénieur ordinaire de 2e classe, attaché au service ordinaire et maritime du département du Calvados, est attaché, à la résidence de Caen, au service hydraulique et au service maritime du département du Calvados et au service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de l'Ouest, — 3e arrondissement, en remplacement de M. **Barbé**.

Décision du 24 mai. — M. **David**, Ingénieur ordinaire de 3e classe à Bourges, est chargé, en outre, de l'intérim de l'arrondissement du Sud du service ordinaire du département du Cher

Digitized by Google

et du 1er arrondissement du service du canal de Berry, jusqu'à la désignation du successeur de M. l'Ingénieur **Dubreuque.**

II. — CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

21 *avril* 1897. — Sont nommés Conducteurs de 4e classe, les candidats ci-après désignés, déclarés admissibles à la suite du Concours de 1895 et qui en remplissent déjà les fonctions, savoir :

M. **Tréhard** (Henri), Commis, n° 3, Seine, service du Nivellement général de la France.

M. **Serpin** (Joseph), Commis, n° 7, Seine-Inférieure, service maritime, — 1re section.

M. **Chambon** (Frédéric), Commis, n° 8, Marne, service de la navigation de la Marne, — 3e section.

M. **Dambreville** (Alfred), Commis, n° 10, Seine-Inférieure, service de la 4e section de la navigation de la Seine.

M. **Prod'homme** (Paul), Commis, n° 13, Mayenne, service ordinaire.

M. **Courtin** (Paul), Commis, n° 20, Seine, service de la 2e section de la navigation de la Seine.

M. **Bertrand** (Joseph), Commis, n° 22, Haute-Vienne, service ordinaire.

M. **Dubois** (Armand), Commis, n° 23, Saône-et-Loire, service du canal du Centre.

M. **Jondet** (Gaston), Commis, n° 24, Seine-Inférieure, service de la 4e section de la navigation de la Seine.

M. **Dumetz** (Eugène), Commis, n° 26, Pas-de-Calais, service ordinaire.

M. **Galès** (Charles), Commis, n° 28, Finistère, service du canal de Nantes à Brest, — 2e section.

M. **Boone** (Alphonse), Commis, n° 34, Nord, service maritime.

M. **Vasseur** (Augustin), Commis, n° 36, Pas-de-Calais, service ordinaire.

M. **Desmidt** (Henri), Commis, n° 37, Maine-et-Loire, service ordinaire.

M. **Defrance** (Alphonse), Commis, n° 40, Pas-de-Calais, service ordinaire.

Digitized by Google

M. **Menin** (Gustave), Commis, n° 41, Seine-Inférieure, service maritime, — 1re section.

M. **Thibault** (André), Commis, n° 44, Loiret, service des canaux d'Orléans, de Briare et du Loing.

M. **Lemasle** (Henri), Commis, n° 46, Seine-Inférieure, service maritime, — 2e section.

M. **Henne** (Léon), Commis, n° 48, Marne, service de la 2e section de la navigation de la Marne.

M. **Magriau** (Antoine), Commis, n° 54, Yonne, service du canal du Nivernais.

M. **Dumond** (Albert), Commis, n° 63, Alger, service ordinaire de la circonscription de l'Est.

M. **Viaud** (Vincent), Commis, n° 64, Vendée, service ordinaire.

M. **Regnault** (Paul), Commis, n° 65, Loiret, service des canaux d'Orléans, de Briare et du Loing.

M. **Philippon** (Gabriel), Commis, n° 66, Oise, service ordinaire.

M. **Lacorre** (Léonard), Commis, n° 72, Corrèze, service ordinaire.

M. **Deblangy** (Jules), Commis, n° 73, Somme, service ordinaire.

M. **Grapin** (Émile), Commis, n° 75, Constantine, service ordinaire de la circonscription de Philippeville.

M. **Gallien** (François), Commis, n° 78, Haute-Loire, service ordinaire.

M. **Fromaget** (Célestin), Commis, n° 82, Vendée, service des études et travaux du chemin de fer de Chantonnay à Cholet.

M. **Sausset** (Fernand), Commis, n° 83, Loir-et-Cher, service ordinaire.

M. **Lechevalier** (Gustave), Commis, n° 86, Pas-de-Calais, service ordinaire.

M. **Létang** (Philippe), Commis, n° 90, Allier, service ordinaire.

M. **Tocu** (Émile), Commis, n° 93, Seine-et-Marne, service ordinaire.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe, les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

28 *avril.* — M. **Laborde** (Robert), Commis, Concours de 1894, — n° 37, Gironde, service des études et travaux du chemin de fer de Bazas à Eauze.

Idem. — M. **Saint-Jean** (Théodore), Commis, Concours de 1894, — n° 67, Gers, service des études et travaux du chemin de fer de Bazas à Eauze.

Digitized by Google

29 *avril*. — M. **Amiel** (Henri), Concours de 1883, — n° 254, Alger service vicinal.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

Idem. — M. **Lebert** (Charles), Commis, Concours de 1895, — n° 27, Cantal, service des études et travaux du chemin de fer de Bort à Neussargues.

Idem. — M. **Ferrat** (César), Commis, Concours de 1895, — n° 77, Basses-Alpes, service ordinaire.

2° SERVICE DÉTACHÉ.

29 *avril* 1897. — M. **Didier** (Eugène), Conducteur de 1re classe, en congé renouvelable au service de la Société des grands travaux d'assainissement de la Ville de Marseille, est remis en activité et mis à la disposition du Gouvernement tunisien, pour être employé au service des Travaux publics de la Régence.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

3° CONGÉ.

20 *mai* 1897. — M. **Magnenant** (Jean), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département du Gers, est mis en congé avec traitement entier, pour raisons de santé.

4° CONGÉS RENOUVELABLES.

21 *avril* 1897. — M. **Montaut** (Victor), Conducteur de 2e classe, en congé pour affaires personnelles, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie de Fives-Lille, pour la construction du chemin de fer de Linarès à Almeria, à la résidence de Paris.

Idem. — M. **Laget** (Marc), Conducteur de 3e classe, est maintenu sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester, en qualité de Sous-Chef de section, au service de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Digitized by Google

29 *avril*. — M. **Durand** (Albert), Conducteur de 3e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à conserver la Direction de la fonderie Etcheverry, à Bayonne.

Idem. — M. **Jacqmin** (Edmond), Conducteur de 3e classe, est maintenu sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, en qualité de Chef de section, à la résidence de Paris.

5° DISPONIBILITÉ.

29 *avril* 1897. — M. **Bresque** (Édouard), Conducteur de 2e classe, en retrait d'emploi, est mis en disponibilité avec demi-traitement, pour défaut d'emploi.

Idem. — M. **Caillas** (Émile), Conducteur principal, détaché au service municipal de la Ville de Paris, est mis en disponibilité avec demi-traitement pour défaut d'emploi.

14 *mai*. — M. **Gautier** (Léon), Conducteur principal attaché, dans le département de Constantine, au service ordinaire de la circonscription de Constantine, est mis en disponibilité avec demi-traitement, pour raisons de santé, jusqu'à son admission à la retraite.

6° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Léger** (Amédée), Conducteur de 1re classe, en disponibilité pour raisons de santé.....	1er mai 1897.
M. **Commartin** (Louis), Conducteur principal, Seine-et-Marne, service de la 3e section de la navigation de la Marne.....	1er juin 1897.

7° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Batifoulié** (Laurent), Conducteur de 4e classe, détaché au service municipal de la Ville de Bordeaux.....	21 juin 1896.
M. **Lassalle** (Paul), Conducteur de 2e classe, Basses-Pyrénées, service ordinaire.....	10 avril 1897.

Digitized by Google

	Date du décès.
M. **Louis** (Céleste), Conducteur de 3e classe, en congé pour raisons de santé.....	15 avril 1897.
M. **Esquerré** (Julien), Conducteur de 2e classe, Indre, service ordinaire.....	3 mai 1897.
M. **Leroy** (Edmond), Conducteur de 1re classe, Ardennes, service de la navigation de l'Aisne et du canal des Ardennes.....	9 mai 1897.
M. **Bourgade** (Adrien), Conducteur de 3e classe, Gers, service ordinaire.....	13 mai 1897.

8° DÉCISIONS DIVERSES.

29 *avril* 1897. — M. **Olivier** (Jules), Conducteur de 2e classe, détaché au service municipal de la Ville de Tourcoing, est attaché, dans le département de l'Aisne, au service de la navigation entre la Belgique et Paris.

Idem. — M. **Favreau** (Georges), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Charente-Inférieure, au service du Contrôle des travaux des chemins de fer de Saint-Jean-d'Angely à Civray et de Saint-Jean-d'Angely à Cognac et au service ordinaire du même département, est attaché, en outre, au service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de l'État.

Il cesse d'être attaché au service du Contrôle des travaux des chemins de fer de Saint-Jean-d'Angely à Civray et de Saint-Jean d'Angely à Cognac.

13 *mai.* — M. **Reynier** (Joseph), Conducteur de 3e classe, en congé renouvelable au service de la Compagnie des produits chimiques d'Alais et de la Camargue, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département des Bouches-du-Rhône.

14 *mai.* — M. **Rebattet** (Léon), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Ardèche, passe dans le département de la Drôme, au service de la navigation du Rhône.

Idem. — M. **Berney** (Eugène), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Drôme, au service de la navigation du Rhône, passe au service ordinaire du département de l'Ardèche.

Digitized by Google

15 *mai.* — M. **Mégrot** (Auguste), Conducteur principal attaché, dans le département du Cher, au service des études et travaux du chemin de fer de Bourges à Cosne, est attaché, en outre, au service des études et travaux du chemin de fer de Cosne à Clamecy.

19 *mai.* — M. **Leleu** (Jules), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Seine-Inférieure, au service maritime, — 1re section, au service du Contrôle de l'exploitation des voies ferrées des quais du port de Fécamp et au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Dieppe au Havre, cesse d'être attaché à ce dernier service.

Idem. — M. **Menin** (Gustave), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Seine-Inférieure, au service maritime, — 1re section, est attaché, en outre, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Dieppe au Havre.

24 *mai.* — M. **Lemasle** (Henri), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Seine-Inférieure, au service maritime, — 2e section, est attaché, en outre, au service du Contrôle des voies ferrées des quais du port du Tréport.

Les Éditeurs-Gérants : P. Vicq-Dunod et Cie.

LOIS.

(N° 122)

[14 juin 1897]

Loi ayant pour objet d'approuver une convention passée entre le Ministre des travaux publics et la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté.

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement des lignes de chemin de fer énumérées ci-après :

De Courcelles à Passy et au Champ de Mars ;

D'Issy à Viroflay ;

D'Epône à Plaisir-Grignon ;

Art. 2. — Est approuvée la convention provisoire passée, le 6 juillet 1896, entre le Ministre des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

Art. 3. — L'enregistrement de la convention annexée à la présente loi, ainsi que des conventions qui seraient passées avec l'approbation du Gouvernement pour en assurer l'exécution, ne donnera lieu qu'à la perception du droit fixe de trois francs (3 fr.).

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

CONVENTION.

L'an 1896 et le 6 juillet ;

Entre le Ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, sous réserve de l'approbation des présentes par une loi,

Digitized by Google

D'une part ;

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest, ladite compagnie représentée par MM. J. Delarbre, président, et Ed. Delessert, vice-président du conseil d'administration, élisant domicile au siège de ladite société, à Paris, 20, rue de Rome, agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par délibération du conseil d'administration en date du 17 octobre 1895 et sous réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires, dans le délai de trois mois, au plus tard, à dater de l'approbation des présentes par une loi,

D'autre part ;

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le Ministre des travaux publics, au nom de l'État, concède à la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest les lignes suivantes :

D'Issy (ligne des Moulineaux) à Viroflay ;

De Courcelles à Passy et au Champ de Mars, doublant la ligne d'Auteuil entre Courcelles et l'embranchement de Passy.

Ces concessions sont faites à titre définitif et par imputation sur les lignes restant à désigner par l'administration en vertu du paragraphe 2 de l'article 1er de la convention du 17 juillet 1883.

Art. 2. — Les lignes désignées à l'article précédent sont régies par les dispositions applicables à l'ensemble des concessions faites à la Compagnie de l'Ouest.

Elles seront exécutées à deux voies, et toutes les mesures utiles devront être prises tant par l'État que par la compagnie, pour qu'elles puissent être ouvertes à l'exploitation avant le 1er janvier 1900.

La ligne d'Epône à la ligne de Paris à Granville, concédée à la compagnie par la loi du 15 mars 1886, sera également exécutée à deux voies et mise en exploitation pour la même date.

Art. 3. — La Compagnie de l'Ouest s'engage à exécuter dans le même délai le doublement des voies sur les sections à voies uniques des lignes de Rennes à Brest et de Caen à Cherbourg.

Art. 4. — Par application des dispositions de l'article 8 de la convention du 17 juillet 1883, la compagnie subviendra à la totalité des dépense mises à la charge de l'État par l'article 4 de ladite convention pour l'établissement des lignes désignées aux articles 1 et 2 ci-dessus, en les imputant sur le compte des 160 millions ouverts en remboursement de sa dette.

Elle subviendra également, par imputation sur le même compte, à la totalité des dépenses du doublement des lignes de Rennes à Brest et de Caen à Cherbourg.

Art. 5. — Lorsque la somme de 160 millions sera épuisée par les imputations faites conformément aux conventions existantes, le compte de remboursement de l'ancienne dette sera définitivement clos. La compagnie prendra à sa charge, en imputant la dépense à son compte des travaux complémentaires, tous les travaux restant à faire ou à

Digitized by Google

solder et qui eussent été imputés au compte des 160 millions, tant en vertu de la présente convention que par l'application de l'article 8 de la convention du 17 juillet 1883 aux lignes dont elle est actuellement concessionnaire, soit à titre définitif, soit à titre éventuel.

Les charges effectives des capitaux dépensés pour assurer l'exécution de la présente convention seront comprises, après comme avant la clôture du compte des 160 millions, dans le compte de la garantie de l'État régi par les articles 8 et 10 de la convention du 17 juillet 1883 et par l'article 9 de la convention des 29 juillet 1858 et 11 juin 1859.

Lorsque, pour une année, les recettes de l'une des lignes de Rennes à Brest et de Caen à Cherbourg atteindront ou dépasseront 35.000 francs par kilomètre, la compagnie deviendra débitrice envers l'État de l'annuité représentant les charges des obligations émises pour l'emprunt des capitaux imputés au compte des 160 millions pour le doublement de la voie de cette ligne; elle se libérera par voie de compensation avec les annuités dues par l'État pour les avances faites en exécution de la convention du 17 juillet 1883.

En conséquence, à dater de l'année en question, il sera déduit du montant des annuités payées par l'État pour lesdites avances une somme égale aux charges réelles des emprunts contractés pour le doublement de la voie sur la ligne dont les recettes auront atteint 35.000 francs, et cette somme restera à la charge du compte général de l'exploitation, défini à l'article 9 de la convention du 17 juillet 1883.

Art. 6. — Les trains en provenance ou à destination du réseau de l'État pourront, en utilisant la ligne d'Issy à Viroflay, circuler entre Chartres et la gare des Invalides, comme entre Chartres et Paris-Montparnasse, aux conditions fixées par l'article 17 de la convention du 17 juillet 1883 (péage réduit à 40 0/0 et usage gratuit de la gare des Invalides).

Art. 7. — Le syndicat du chemin de fer de Ceinture, les compagnies qui en font partie ou, le cas échéant, les administrations concessionnaires de lignes métropolitaines dans Paris auront la faculté, à partir de la mise en exploitation de la ligne de Courcelles au Champ de Mars et sous condition de la réciprocité de la présente clause, de faire passer leurs trains de voyageurs en transit sur les sections dont la Compagnie de l'Ouest est concessionnaire à l'intérieur de Paris, lorsque ces sections formeront un élément intermédiaire du parcours de leurs trains en provenance ou à destination d'autres lignes à l'intérieur de Paris appartenant aux compagnies ou administrations susnommées. L'emprunt desdites sections aura lieu, moyennant un péage réduit, au taux uniforme de 60 0/0 de la recette brute (impôt déduit) applicable au trafic local comme au trafic de transit, et qui comprendra la rémunération due pour l'usage et le service des gares intermédiaires de passage. L'usage et le service des gares de transit entre les sections empruntées à l'Ouest et les autres lignes donneront lieu à une redevance spéciale à déterminer d'un commun accord ou par voie d'arbitrage.

Digitized by Google

Art. 8. -- La compagnie prend l'engagement, si elle en est requise, de soumettre à l'homologation, d'accord avec les autres compagnies concessionnaires de chemins de fer dans Paris, les tarifs suivants pour tous les parcours dans l'intérieur de l'enceinte.

Billets valables pour tous les trains.

	BILLETS SIMPLES			BILLETS D'ALLER ET RETOUR		
	1re classe	2e classe	3e classe	1re classe	2e classe	3e classe
Parcours inférieurs à 2k,500 ou ne comprenant pas plus de deux intervalles de stations	0f,40	0f,30	0f,20	0f,60	0f,45	0f,30
Parcours supérieurs à 2k,500 et comprenant trois intervalles de stations et plus.	0f,55	0f,45	0f,30	0f,90	0f,70	0f,50

Billets de 3e classe aller et retour pour tous parcours, valables dans les trains et compartiments désignés : à l'aller avant sept heures du matin, du 1er avril au 30 septembre, et avant huit heures du matin, du 1er octobre au 31 mars ; au retour, aux heures fixées par l'affiche de service et dans la même journée : 30 centimes.

Art. 9. — L'enregistrement de la présente convention, ainsi que des conventions d'exploitation qui seraient passées avec l'approbation du Gouvernement pour en assurer l'exécution, ne donnera lieu qu'à a ception du droit fixe de 3 francs.

Fait en double expédition à Paris, le 6 juillet 1896.

Digitized by Google

DÉCRETS.

(N° 123)

[9 mars 1897]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'un réseau de tramways dans la ville de Limoges.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . . . .

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Haute-Vienne, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'un réseau de tramways à traction mécanique, destiné au transport des voyageurs, dans la ville de Limoges.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai d'un an à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — La ville de Limoges est autorisée à pourvoir à la construction et à l'exploitation du réseau de tramways dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 13 février 1897, entre le maire de Limoges, au nom de la ville, et MM. Grammont (Alexandre) et Faye (Ennemond) pour la rétrocession du réseau de tramways susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

Digitized by Google

TRAITÉ DE RÉTROCESSION.

Entre les soussignés :

1° M. Labussière (Emile), maire de la ville de Limoges, agissant en cette qualité, à ce autorisé par délibération du conseil municipal, en date du 29 mai 1896;

D'une part :

2° M. Alexandre Grammont, industriel à Pont-de-Chérui (Isère);

3° M. Faye (Ennemond), demeurant rue de la République, à Lyon, agissant conjointement et solidairement,

D'autre part :

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La ville de Limoges, en instance pour obtenir la concession d'un réseau de tramways, s'engage, dans le cas où cette concession lui serait accordée, à rétrocéder ledit réseau à MM. Grammont et Faye qui acceptent, pour une durée de cinquante ans, l'établissement de l'exploitation des lignes de tramways définies à l'article 2 du cahier des charges qui sera annexé au présent traité.

Cette rétrocession, qui n'aura d'effet qu'en vertu du décret approuvant la présente concession, est faite aux conditions suivantes.

Il est bien entendu que, dans le cas où la ville n'obtiendrait pas la concession demandée, il ne pourra être exigé par MM. Grammont et Faye aucune indemnité provenant de ce fait.

Art. 2. — MM. Grammont et Faye seront assujettis envers la ville de Limoges à toutes les obligations qui seront imposées à celle-ci par le cahier des charges qui sera annexé au décret de concession, de même qu'ils seront subrogés aux avantages résultant pour la ville de ce même cahier des charges.

Ce cahier des charges est conforme au cahier-type annexé au décret du 6 août 1881, sauf modifications aux articles 10, 11, 17, 20, 23, 28 et 29 et suppression des articles 7, 24, 25, 26, 27, 30, 31, 32, 33, 34, 38 et 39.

Art. 3. — La ville se réserve le droit de demander ou d'accorder de nouvelles concessions de tramways; mais il est entendu que MM. Grammont et Faye auront, à conditions égales, un droit de préférence pendant dix ans pour toutes les lignes se raccordant au réseau qui leur est concédé. Un délai de trois mois leur sera accordé après notification pour formuler leur acceptation ou leur refus. Passé ce délai, ils seront forclos du droit de préférence.

Art. 4. — La ville s'engage à payer aux rétrocessionnaires, pour l'entretien des zones empruntées, tant à la voirie nationale qu'à la voirie urbaine et affectées au service de la voie ferrée, une subvention fixée à 400 francs par kilomètre et par an pour les voies urbaines et à 200 francs par kilomètre et par an pour les routes nationales.

Art. 5. — Les rétrocessionnaires payeront à la ville, à titre de droit

Digitized by Google

de stationnement, une redevance journalière de 50 centimes par voiture en activité, étant entendu qu'ils devront une redevance de 10 francs par jour, même pour ceux où il stationnerait moins de 20 voitures. Le total des redevances, d'après état vérifié par l'administration, sera versé chaque mois, et d'avance, à la caisse du receveur municipal.

La ville concédera la location gratuite à MM. Grammont et Faye des surfaces occupées par les bureaux d'attente et de contrôle, lorsque lesdits bureaux seront établis sur des terrains de la voirie urbaine, mais à la condition que les emplacements auront été acceptés par l'administration municipale et les agencements reconnus en rapport avec les exigences de la circulation et en concordance harmonique avec les dispositions architecturales ou de perspective des lieux environnants, et avec faculté pour la ville de demander le déplacement en cas d'urgence.

Art. 6. — Les agents municipaux (pompiers, agents de l'octroi, sergents de ville) et les agents des postes et des télégraphes seront transportés gratuitement, à la condition qu'ils soient en tenue ou porteurs d'une carte de circulation et que leur transport soit nécessité par le service.

Art. 7. — Les voies des tramways pourront être occupées par le service de la voirie pendant la nuit pour opérer l'enlèvement des cendres, neiges, glaces, boues, poussières, sans que la ville ait aucune indemnité à payer aux rétrocessionnaires, les véhicules restant fournis par la ville.

Art. 8. — MM. Grammont et Faye seront autorisés à user de l'intérieur et de l'extérieur de leurs voitures et de l'intérieur des bureaux d'attente pour la publicité-réclame.

Cette publicité devra être faite de façon à ne nuire en rien au bon aspect, à la propreté, à l'élégance des voitures et des salles d'attente.

MM. Grammont et Faye resteront du reste soumis à tous les règlements administratifs de police existants ou qui pourraient être édictés sur la matière.

Art. 9. — Les rétrocessionnaires feront imprimer à leurs frais 300 exemplaires du traité de rétrocession et du cahier des charges et les remettront à l'administration municipale.

Art. 10. — Toute infraction aux clauses du cahier des charges pour les délais relatifs soit à la production des projets, soit à l'exécution des travaux, donnera lieu au versement par les rétrocessionnaires dans les caisses de la ville d'une somme de 200 francs par jour de retard, indépendamment des dommages-intérêts auxquels lesdits rétrocessionnaires pourraient être condamnés envers les tiers, s'il y a lieu.

Art. 11. — Tous les engins, matériaux, apparaux, etc., nécessaires à la construction des tramways et à leur exploitation pendant la durée de la concession, seront de provenance française. Le directeur et tout le personnel de l'exploitation seront de nationalité française.

Sauf dans les cas exceptionnels dont l'administration reste seule

Digitized by Google

juge, on n'emploiera sur les chantiers de construction que des ouvriers français. Parmi ces cas exceptionnels figure la résidence plus qu'annuelle des ménages étrangers habitant la ville.

Art. 12. — La ville aura toujours le droit de racheter, la rétrocession et ce dans les conditions et termes prévus à l'article 19 du cahier des charges, sous réserve toutefois du droit de l'État de procéder pour lui-même à ce rachat à quelque époque que ce soit.

Art. 13. — MM. Grammont et Faye devront constituer une société anonyme qui leur sera substituée après accomplissement des formalités prévues par l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 14. — Toutes les installations projetées pour le matériel fixe à établir sur la voie publique, ainsi que la disposition, la forme et les dimensions du matériel roulant, devront être soumises à l'approbation de l'administration municipale, sans préjudice des droits de l'administration supérieure.

Art. 15. — Avant la signature de l'acte de rétrocession, le rétrocessionnaire déposera à la Caisse des dépôts et consignations une somme de 50.000 francs en numéraire ou en rentes sur l'État, calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert, au profit de ladite caisse, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise. Les 4/5 de cette somme, soit 40.000 francs, seront remboursés par cinquième au rétrocessionnaire, savoir : les trois premiers cinquièmes au fur et à mesure de l'exécution des travaux, et le quatrième, une fois les travaux terminés et l'exploitation commencée. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 16. — MM. Grammont et Faye doivent faire élection de domicile à Limoges.

Dans le cas où ils ne l'auraient pas fait, toute notification ou signification à eux adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la mairie de Limoges.

Fait en double à Limoges, le 13 février 1897.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le réseau de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destiné au transport des voyageurs.

La traction aura lieu par moteur électrique avec fil aérien ou par tous-

Digitized by Google

moyens mécaniques autres que ceux produisant de la vapeur ou du bruit et dont les avantages et l'économie auraient été reconnus par l'administration supérieure.

Art. 2. — Ce réseau comprendra les lignes suivantes et empruntera les voies publiques ci-après désignées :

DÉSIGNATION des LIGNES	VOIES PUBLIQUES EMPRUNTÉES	LONGUEURS approximatives
1re *ligne*. — Du faubourg du Pont-Neuf au rond-point Garibaldi.....	Point d'origine : faubourg du Pont-Neuf, embranchement de la route de Toulouse, faubourg du Pont-Neuf, place de l'Hôtel-de-Ville, boulevard Gambetta, place d'Aisne, boulevard Victor-Hugo, place Denis-Dussoubs, faubourg de Paris, point terminus : rond-point-Garibaldi.....	2.864,50
2e *ligne*. — De l'octroi de l'avenue Baudin au rond-point Garibaldi.....	Point d'origine : octroi de l'avenue Baudin, avenue Baudin, place de l'Hôtel-de-Ville, boulevard Louis-Blanc, place Boucherie, boulevard du Collège, carrefour Tourny, avenue Garibaldi, point terminus : rond-point Garibaldi.....	3.090
3e *ligne*. — Du rond-point Garibaldi au cimetière de Louyat.....	Point d'origine : rond-point Garibaldi, faubourg de Paris, point terminus un peu au-delà de la porte Nord du cimetière de Louyat.....	1.833
4e *ligne*. — De la gare des Bénédictins au faubourg Montjovis.....	Point d'origine : gare des Bénédictins (compagnie d'Orléans), avenue de la gare d'Orléans, place Jourdan, carrefour Tourny, boulevard Carnot, boulevard Montmailler, place Denis-Dussoubs, faubourg Montmailler, faubourg Montjovis, point terminus aux abords du chemin Saint-Gence.	2.081
5e *ligne*. — De la gare des Bénédictins à l'école normale d'institutrices....	Point d'origine : gare des Bénédictins (Compagnie d'Orléans), emprunte le parcours de la 4e ligne jusqu'à la place Denis-Dussoubs et celui de la 1re de la place Denis-Dussoubs à la place d'Aisne, faubourg des Arènes, place des Carmes, ancienne route d'Aix, point terminus : école normale d'institutrices.....	2.803
	Total des longueurs développées des lignes.	12.671,50

Par suite, il y aura deux voies sur la place d'Aisne, le boulevard Victor-Hugo, empruntés par les lignes I et V, sur l'avenue de la Gare, la place Jourdan, le carrefour Tourny, les boulevards Carnot et Montmailler, empruntés par les lignes IV et V.

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de deux mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Digitized by Google

Les travaux devront être commencés dans un délai de trois mois à partir de la même date. Ils seront poursuivis et terminés de telle façon que l'ensemble du réseau puisse être livré à la circulation et que l'exploitation en soit commencée six mois après la date du décret d'utilité publique.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre.

La largeur des locomotives et des caisses des véhicules, ainsi que leur chargement, ne dépassera pas 2 mètres, et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, restera à 2 mètres; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 3m,50.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera réglée de telle façon qu'entre les deux parties les plus saillantes des deux voitures qui se croisent il y ait un intervalle libre d'au moins 50 centimètres.

Art. 5 à 10. — *Comme au type.*

Art. 11. — Les voitures devront s'arrêter en pleine voie pour prendre ou laisser des voyageurs sur tous les points du parcours.

Il est entendu qu'il sera établi des haltes avec abris couverts pour le service des voyageurs au terminus de chaque ligne ainsi qu'aux principaux croisements.

Des voies de garage seront, en outre, établies partout où cela sera nécessaire, pour permettre le croisement des voitures de tramways.

Le reste comme au type (*).

(N° 124)

[12 mars 1897]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans les départements du Pas-de-Calais et du Nord, d'une ligne de tramway entre Béthune et Estaires.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans

---

(*) Voir le type *Ann.* 1882, p. 292; et *Journal officiel* du 14 mars 1897.

Digitized by Google

les départements du Pas-de-Calais et du Nord, suivant les dispositions générales des plans ci-dessus visés, d'une ligne de tramway à traction mécanique destinée au transport des voyageurs et des marchandises entre Béthune et Estaires.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Les départements du Pas-de-Calais et du Nord sont autorisés à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions des cahiers des charges ci-dessus visés.

Art. 3. — Sont approuvées les conventions passées, les 12 mai et 25 juillet 1896, entre les préfets du Pas-de-Calais et du Nord, au nom des départements, et M. Fresson, pour la concession du tramway susmentionné, conformément aux conditions des cahiers des charges annexés à ces conventions.

Lesdites conventions, ainsi que les cahiers des charges et les plans d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

Département du Nord.

TRAMWAY DE BÉTHUNE A ESTAIRES.

CONVENTION.

L'an 1896, le 25 juillet,

Entre les soussignés :

M. Vel-Durand, préfet du département du Nord, commandeur de la Légion d'honneur, agissant au nom et pour le compte du département, conformément :

1° A la loi du 10 août 1871 ;

2° A la loi du 11 juin 1880 et au réglement d'administration publique du 6 août 1881 ;

3° Aux délibérations du conseil général en date des 24 avril, 20 août 1895 et 17 avril 1896,

D'une part ;

Digitized by Google

Et M. Th. Fresson, demeurant à Paris, n° 16, boulevard Malesherbes,
D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le département du Nord concède à M. Th. Fresson, qui accepte, la construction et l'exploitation d'un tramway à vapeur destiné au transport des voyageurs et des marchandises, et allant de la limite du département du Pas-de-Calais vers Béthune à Estaires par la Gorgue.

Cette concessio est faite dans les conditions déterminées par le cahier des charges annexé à la présente convention, lequel est conforme au cahier des charges type approuvé par le décret du 6 août 1881, sauf la modification apportée à l'article 23, en ce qui concerne le nombre de classes pour voyageurs.

Art. 2. — Si, à une époque quelconque, le conseil général du Nord appréciait qu'il y a utilité réelle à établir un raccordement entre le tramway et la station de la Gorgue-Estaires, en vue d'un échange de marchandises pondéreuses, M. Fresson construirait ce raccordement et installerait dans la station de jonction les moyens de transbordement nécessaires à l'échange des grosses marchandises.

Art. 3. — Le département n'accorde à cette entreprise ni subvention ni garantie d'intérêt.

Art. 4. — Les matériaux de construction de la ligne et le matériel roulant seront de provenance française ; le personnel de l'exploitation sera de nationalité française, sauf les dispenses à accorder par le préfet dans certains cas particuliers.

Art. 5. — M. Fresson s'engage à constituer, dans un délai de six mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique, une société anonyme qui se substituera à lui pour l'ensemble de la concession et qui deviendra solidairement responsable avec lui vis-à-vis du département de tous les engagements qu'il aura contractés.

Cette substitution devra être approuvée par décret délibéré en Conseil d'État.

Art. 6. — Les frais de timbre et d'enregistrement de la présente convention sont à la charge du concessionnaire.

Fait double à Lille, le 25 juillet 1896.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le tramway qui fait l'objet du présent cahier des charges est destiné au transport des voyageurs et des marchandises.

La traction aura lieu par locomotives à vapeur.

Digitized by Google

Art. 2. — La ligne aura son origine à la limite des départements du Nord et du Pas-de-Calais vers Béthune, elle empruntera les voies publiques ci-après désignées :

Le chemin de grande communication n° 56, la route départementale n° 9 et le chemin d'intérêt commun n° 122.

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de trois mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être commencés dans un délai de six mois à partir de la même date. Ils seront poursuivis et terminés de telle façon que la ligne entière puisse être mise en exploitation une année après le commencement des travaux.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre.

La largeur des locomotives et des caisses des véhicules, ainsi que leur chargement, ne dépassera pas 2m,30, et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, restera inférieure à 2m,30 ; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 3m,60.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 1m,50.

Art. 5 à 10. — *Comme au type.*

Art. 11. — Les voitures devront s'arrêter en pleine voie pour prendre ou laisser des voyageurs sur tous les points du parcours, sauf sur les sections où le préfet autorisera l'arrêt en des points déterminés.

Le nombre et l'emplacement des gares, stations et haltes seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs.

Le reste comme au type (*).

Département du Pas-de-Calais.

TRAMWAY DE BÉTHUNE A ESTAIRES.

CONVENTION.

L'an 1896, le 12 mai,

Entre les soussignés :

M. Alapetite, préfet du Pas-de-Calais, officier de la Légion d'honneur, agissant au nom et pour le compte du département, conformément :

1° A la loi du 10 août 1871 ;

(*) Voir le type, *Ann.* 1882, p. 292 ; et *Journal officiel* du 19 mars 1897.

Digitized by Google

2° A la loi du 11 juin 1880 et au règlement d'administration publique du 6 août 1881 ;

3° Aux délibérations du conseil général en date des 24 août 1894, 3 avril et 22 août 1895,

D'une part ;

Et M. Th. Fresson, demeurant à Paris, 16, boulevard Malesherbes,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le département du Pas-de-Calais concède à M. Th. Fresson, qui accepte, la construction et l'exploitation d'un tramway à vapeur destiné au transport des voyageurs et des marchandises partant de la gare de Béthune, appartenant à la Compagnie du Nord, passant par Béthune, Locon et Lestrem et aboutissant à la limite du département du Nord vers Estaires.

Cette concession est faite dans les conditions déterminées par le cahier des charges annexé à la présente convention, lequel est conforme au cahier des charges type approuvé par le décret du 6 août 1881, sauf les modifications apportées à l'article 23 en ce qui concerne la suppression de la 5e classe pour les voyageurs et l'augmentation de 1 centime par kilomètre sur la taxe afférente au transport des chiens.

Art. 2. — Le département n'accorde à cette entreprise ni subvention ni garantie d'intérêts, mais il prend à sa charge les travaux de consolidation et d'aménagement des deux ponts au moyen desquels le chemin de grande communication n° 171 emprunté par le tramway franchit le canal d'Aire à la Bassée et la Lave canalisée.

Art. 3. — Les matériaux de construction de la ligne et le matériel roulant seront de provenance française ; le personnel de l'exploitation sera de nationalité française, sauf les dispenses qui pourront être accordées par le préfet dans certains cas particuliers.

Art. 4. — M. Th. Fresson s'engage à constituer, dans un délai de six mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique, une société anonyme qui se substituera à lui pour l'ensemble de la concession et qui deviendra solidairement responsable avec lui vis-à-vis du département de tous les engagements qu'il aura contractés.

Cette substitution devra être approuvée par décret délibéré en Conseil d'État.

Art. 5. — Les frais de timbre et d'enregistrement de la présente convention sont à la charge du concessionnaire.

Fait double à Arras, les jour, mois et an susdits.

Digitized by Google

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le tramway qui fait l'objet du présent cahier des charges est destiné au transport des voyageurs et des marchandises.

La traction aura lieu par locomotive à vapeur.

Art. 2. — Le tracé aura son origine sur la place de la Gare à Béthune, passera par ou près Essars, Locon, Lacouture, Vieille-Chapelle, Lestrem, pour aboutir à ou près de la station de Lagorgue-Estaires (Nord), et empruntera les voies publiques ci-après désignées : chemin de grande communication n° 171 (embranchement vers la gare de Béthune), la rue du Château-d'Eau, la rue du Détour, la place du Marché-aux-Chevaux, le chemin de grande communication n° 171 (ligne principale), les chemins de grande communication n°s 172 et 177.

Art. 3. — *Comme au type.*

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre.

La largeur des locomotives et des caisses des véhicules, ainsi que leur chargement, ne dépassera pas 2m,30, et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, restera inférieure à 2m,30 ; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 3m,60.

Les wagons à marchandises devront satisfaire aux conditions définies par l'arrêté préfectoral du 3 mars 1888, pris en conformité de la décision ministérielle du 12 décembre 1887.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 1m,50.

Art. 5 à 10. — *Comme au type.*

Art. 11. — Les voitures devront s'arrêter en pleine voie pour prendre ou laisser des voyageurs sur tous les points du parcours, sauf sur les sections où le préfet autorisera l'arrêt en des points déterminés.

Le nombre et l'emplacement des gares, stations et haltes seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs.

Le reste comme au type (*).

(*) Voir le type, *Ann.* 1882, p. 292 ; et *Journal officiel* du 19 mars 1897.

Digitized by Google

(N° 125)

[12 mars 1897]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'un réseau de tramways sur le territoire des communes de Montpellier et de Castelnau-le-Lez (Hérault).

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, sur le territoire des communes de Montpellier et de Castelnau-le-Lez, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'un réseau de tramways, à traction électrique, destiné au transport des voyageurs.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit réseau ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — La ville de Montpellier est autorisée à pourvoir à la construction et à l'exploitation du réseau de tramways dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée le 15 février 1897, entre le maire de Montpellier, agissant au nom de la ville, et MM. Cauderay et Valette, pour la rétrocession du réseau de tramways susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

Digitized by Google

TRAITÉ DE RÉTROCESSION.

Entre les soussignés :

M. Alexandre Laissac, officier de la Légion d'honneur, maire de la ville de Montpellier, agissant en cette dernière qualité, sous réserve de l'approbation de M. le préfet de l'Hérault,

D'une part ;

Et MM. Édouard Cauderay, demeurant à Paris, rue Brunel, n° 26, et Victor Valette, négociant, demeurant à Castelnau-le-Lez (Hérault),

D'autre part,

Il a été, d'un commun accord, convenu et arrêté ce qui suit :

Art. 1er. — La ville de Montpellier rétrocède à MM. Cauderay et Valette, pour une période de cinquante années, l'établissement et l'exploitation de tramways électriques, à la charge par eux de les construire dans les délais et de se conformer strictement à toutes les conditions stipulées par le cahier des charges annexé au présent traité.

Ce cahier des charges est conforme au cahier des charges type dressé en exécution de la loi du 11 juin 1880 et du décret du 6 août 1881, sauf modifications ou additions aux articles 4, 7, 10, 11, 14, 17 et 23 et suppression des articles 24, 25, 26, 27, 29, 30, 31, 32, 34, 37, 38 et 39.

Le présent traité entrera en vigueur à dater du jour de la signature du décret de déclaration d'utilité publique et d'approbation du présent traité. La ville de Montpellier se réserve le droit de demander ou d'accorder de nouvelles concessions de tramways, mais il est entendu que MM. Cauderay et Valette auront, à conditions égales, un droit de préférence pendant dix ans ; un délai de trois mois leur sera accordé, après notification, pour formuler leur acceptation ou leur refus. Passé ce délai, ils seront forclos du droit de préférence.

Art. 2. — En raison de l'usure qui résulte de la circulation des voitures ordinaires sur les parties de chaussées occupées par les voies ferrées, une subvention de 30 centimes par mètre courant de voie et par an sera payée par la Ville à MM. Cauderay et Valette pour les parties de chaussées dépendant de la voirie urbaine, dont l'entretien leur incombera en vertu de l'article 12 du cahier des charges.

Cette subvention sera payée à la fin de chaque année après constatation du bon entretien de ces parties de chaussées.

Le chiffre de cette subvention pourra être revisé tous les cinq ans.

Art. 3. — Si des travaux importants, de grandes réparations en ville, soit aux égouts ou aux canalisations établies pour un service municipal, ne pouvaient s'exécuter sans interrompre le service des tramways, MM. Cauderay et Valette ne pourraient de ce chef réclamer aucune indemnité à la ville.

Il en sera de même pour toute interruption ordonnée par le maire par mesure d'ordre public sur tout ou partie du réseau.

Digitized by Google

Art. 4. — Les voitures ne comporteront qu'une seule classe tant à l'intérieur que sur les plates-formes.

Elles devront contenir au moins vingt-quatre personnes.

Les voitures destinées au transport des voyageurs seront du meilleur modèle, fermées à glaces mobiles et munies de stores ; elles seront éclairées au moyen de cinq lampes électriques.

Le type de ces voitures sera au moins équivalent, comme luxe et confort, aux tramways de Toulouse ou de Paris, et devra être soumis à l'approbation de l'administration municipale.

Art. 5. — La somme que les rétrocessionnaires doivent verser chaque année, à la date du 31 décembre, afin de pourvoir aux frais du contrôle, sera calculée d'après le chiffre de 50 francs par kilomètre de voie concédée.

Le premier versement aura lieu, le 31 décembre qui suivra la date du décret de rétrocession, à la caisse du trésorier-payeur général du département de l'Hérault.

Art. 6. — Avant la signature de l'acte de concession, les rétrocessionnaires déposeront à la Caisse des dépôts et consignations une somme de 50.000 francs en numéraire ou en rentes sur l'État, calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert, au profit de ladite caisse, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les quatre cinquièmes en seront rendus aux rétrocessionnaires par cinquièmes et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 7. — Dans les six mois à dater de la déclaration d'utilité publique, MM. Cauderay et Valette s'obligent à constituer une société qui se substituera à eux conformément à l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 8. — Les rétrocessionnaires devront faire élection de domicile à Montpellier. Dans le cas où ils ne l'auraient pas fait, toute notification ou signification à eux adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat de la mairie de Montpellier.

Art. 10. — Les frais de timbre et d'enregistrement de la présente convention sont à la charge des rétrocessionnaires.

Le présent traité serait nul et non avenu et ne pourrait donner ouverture contre la ville à aucune action en indemnité ni à aucune répétition des frais d'études ou autres quelconques, si la déclaration d'utilité publique n'était pas prononcée.

Fait en double à Montpellier, le 15 février 1897.

Digitized by Google

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le réseau de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destiné au transport des voyageurs.

La traction aura lieu par moteurs électriques et fil aérien.

Sauf autorisation spéciale, il ne sera pas employé de câbles, chaînes ou tirants transversaux pour soutenir les fils de la distribution du courant électrique.

Art. 2. — Ce réseau comprendra les lignes suivantes et empruntera les voies publiques ci-après désignées :

Ligne A. — De la gare Paris-Lyon-Méditerranée au rond-point de l'École normale, en passant par la rue de la République, les boulevards de l'Observatoire, Jeu-de-Paume, Ledru-Rollin et du Peyrou, la rue du Faubourg-Saint-Jaume et l'avenue Chancel ;

Ligne B. — De l'octroi du chemin de Palavas au rond-point de l'École normale, en passant par la route de Palavas, les rues du Pont-de-Lattes et Édouard-Adam, la place de l'Embarcadère P.-L.-M., la rue Maguelone, la place de la Comédie, les boulevards de l'Esplanade, Bonne-Nouvelle, Louis-Blanc et de l'Hôpital-Général, la place de l'Hôpital-Général, la rue du Faubourg-Boutonnet et l'avenue Buisson-Bertrand.

Ligne C. — De la place de la Comédie à Castelnau, en passant par les boulevards de l'Esplanade et Bonne-Nouvelle, les rues des Glacières et des Patriotes, le chemin vicinal ordinaire n° 33 de Boutonnet à Castelnau, le chemin de Sauret et la route nationale n° 87 ;

Ligne D. — De l'octroi de l'avenue de Lodève à la gare de Palavas, en passant par l'avenue de Lodève, le cours Gambetta, la place Saint-Denis, la rue du Faubourg-de-la-Saunerie, le boulevard de l'Observatoire, la rue de la République, la place de l'Embarcadère P.-L.-M., la rue Maguelone, la place de la Comédie et l'avenue du Stand ;

Ligne E. — De l'octroi de l'avenue de Toulouse au Peyrou, en passant par l'avenue de Toulouse, la place Saint-Denis, les rues du Grand-Saint-Jean et du Grand-Galion, le boulevard Victor-Hugo, la place de la Comédie, les rues de la Loge et Barralerie et la rue Nationale ;

Ligne F. — De la place de l'Hôpital-Général à l'Hôpital Suburbain, en passant par la rue du Faubourg-Boutonnet, l'avenue Buisson-Bertrand et l'avenue de l'Hôpital-Suburbain.

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de trois mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Digitized by Google

Les travaux devront être commencés dans un délai de six mois à partir de la même date pour être terminés au bout d'un an.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre.

La largeur des locomotives et des caisses des véhicules, et du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, ne dépassera pas 2m,10; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 3m,40.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera réglée de manière qu'entre les parties les plus saillantes de deux véhicules qui se croisent, il y ait un intervalle libre d'au moins 50 centimètres.

Art. 5 à 10. — *Comme au type.*

Art. 11. — Les voitures devront s'arrêter en pleine voie pour prendre ou laisser des voyageurs sur tous les points du parcours.

Le nombre et l'emplacement des gares, stations et haltes seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs.

Le reste comme au type (*).

(*) Voir le type, *Ann.* 1882, p. 292 ; et *Journal officiel* du 20 mars 1897.

Digitized by Google

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT.

(N° 126)

[22 mai 1896]

Travaux publics. — Dommages. — Mines. — Arrêté préfectoral. — Périmètre interdit à raison du voisinage d'un chemin de fer. — Compagnie concessionnaire. — Droit à indemnité. — Redevances tréfoncières. — (Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée contre sieurs Neyret, Thiollière, Merlat et autres.)

Fixation de l'indemnité. — Pour établir le chiffre de l'indemnité due, le conseil de préfecture a pu rechercher la consistance du gîte minéral dans le périmètre interdit, grâce aux travaux d'exploration déjà faits, mais c'est à tort qu'il a prévu l'éventualité de la levée de l'interdiction : l'importance des frais que nécessiterait la reprise de l'exploitation rendrait l'opération trop onéreuse (1re *esp.* ; — 2e *esp.*).

Il n'y a pas lieu d'allouer d'indemnité à raison du préjudice causé, dans le périmètre non interdit, par l'augmentation du prix de revient du charbon et les difficultés du mélange des charbons de diverses qualités, alors que ces difficultés sont le résultat de conventions privées destinées à assurer une division de l'exploitation entre les divers concessionnaires d'une mine.

Lorsque certains travaux d'exploitation sont devenus inutiles par suite de l'interdiction prononcée, ce fait ouvre un droit à une indemnité (1re *esp.*).

Droit à indemnité. Question transitoire. Loi du 27 juillet 1880. — En présence d'un arrêté par lequel le préfet, antérieurement à la loi du 27 juillet 1880, interdit, jusqu'à ce qu'il en soit autrement ordonné, l'exploitation d'une partie de concession minière en vue de protéger un tunnel dépendant d'une voie ferrée, les concessionnaires de la mine, aussi bien que les propriétaires de la surface, sont fondés à demander à la compagnie exploitante la réparation du dommage résultant soit de l'interdiction d'extraire les

Digitized by Google

produits de la mine, soit de la suppression des redevances tréfoncières auxquelles ils auraient eu droit si la mine avait continué à être exploitée (2e, 3e *et* 4e *esp.*) (*).

Pour apprécier l'indemnité due, on doit prendre en considération la différence entre la valeur vénale du tréfonds au moment de l'interdiction, et celle qu'il a conservée depuis. — Appréciation des divers éléments de l'indemnité : nombre, puissance des couches de houille contenues dans le massif interdit, et restitution à l'exploitation d'une partie importante du périmètre (*Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée contre consorts Thiollière*, 3e *esp.* ; — *Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée contre consorts Merlat*, 4e *esp.*).

Ayant droit à l'indemnité. — La question de savoir dans quelle mesure chaque partie a droit à une indemnité allouée ne peut être soulevée par le débiteur de cette indemnité lorsque les divers ayants droit sont parties dans l'instance directement ou comme intervenants (2e *esp.*).

Le débiteur de l'indemnité ne saurait soutenir qu'elle n'est pas due à raison de certaines parcelles dont les réclamants auraient aliéné le tréfonds en même temps que la surface, s'il ne justifie pas son allégation (2e *esp.*).

Intérêts. — Il n'y a lieu d'allouer les intérêts d'une indemnité du jour où ils sont demandés qu'autant que le droit à indemnité existait à cette époque. Si le droit n'est né qu'ultérieurement, les intérêts ne sont dus que du jour où ils sont demandés à nouveau (1re *et* 2e *esp.*).

Les intérêts ne sont pas dus à partir de l'arrêté d'interdiction, mais seulement du jour de la demande en justice (3e *esp.*).

Intérêts des intérêts. — Lorsque la capitalisation des intérêts est demandée dans les termes de l'article 1154, *elle ne peut être refusée par le seul motif que le retard dans la solution du litige est imputable au demandeur qui aurait soulevé une exception d'incompétence dont il se serait postérieurement désisté* (1re *esp.*) (**).

(*) Voy. Ogier et Larderet (*Arrêts du C. d'Ét.*), 5 février 1875, p. 112.

(**) Le refus d'allouer les intérêts des intérêts ne serait justifié que si le créancier avait, par sa faute, empêché la liquidation (Cass., 11 novembre 1851, D. 51, p. 377; 11 novembre 1874, Sir., 1875, 1, 87). Or le seul fait d'opposer une exception d'incompétence ne constitue, en principe, que l'exercice d'un droit qui, en l'absence de constatation d'une faute lourde, d'un acte de mauvaise foi ou d'un dol, ne saurait constituer la faute caractérisée permettant de faire échec à l'article 1154.

Digitized by Google

Exécution des arrêtés. Réformation. Intérêts. — La partie qui a poursuivi l'exécution d'un arrêté ultérieurement réformé doit la restitution de la somme reçue en trop, avec intérêts du jour du paiement et intérêts des intérêts dans les termes de l'article 1154 (2e *esp.*).

Procédure. — Intervention admise d'ayants droit à une redevance tréfoncière d'une mine dont une partie est frappée de l'interdiction d'exploiter (2e *esp.*).

Qualité pour réclamer. Société secondaire propriétaire d'une partie des produits d'une mine. — L'article 7, § 2, de la loi du 21 avril 1810, aux termes duquel une mine ne peut être vendue par lots, ou partagée, sans une autorisation préalable du gouvernement, donnée dans les mêmes formes que la concession, ne fait pas obstacle à ce que les concessionnaires se partagent comme bon leur semble les produits par des conventions particulières. En conséquence, une société à laquelle une autre société a cédé ses produits a qualité pour demander, en justice, réparation du dommage qui lui a été causé par un arrêté d'interdiction d'exploiter rendu au profit d'une compagnie de chemin de fer traversant sa concession (1re *esp.*) (*).

Interprétation. — Il n'y a pas lieu d'interpréter une décision qui ne présente aucune ambiguïté (2e *esp.*).

1re ESP. — Compagnie de Lyon et Société houillère de la Petite-Ricamarie.

Vu : 1° la requête pour la compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté en date du 2 décembre 1887, par lequel le conseil de préfecture du département de la Loire a condamné la compagnie requérante à payer à la compagnie des mines de houille de la Béraudière, représentée par la Société civile de la Petite-Ricamarie, une somme de 150.000 francs avec intérêts, pour la réparation du dommage résultant de l'interdiction d'exploiter une fraction de la concession de la Béraudière d'une étendue de 3 hectares, au lieu dit la Ricamarie, en vue de la protection de la ligne de Saint-Étienne au Puy; — *Ce faisant, attendu* que l'amodiation partielle d'une mine sans autorisation est entachée d'une nullité d'ordre public en vertu de l'article 7, § 2, de la loi du 21 avril 1810; que le périmètre de la mine de la

(*) Voy. Cass. Req., 25 avril 1895.

Digitized by Google

Ricamarie, qui a 21 hectares, a été détaché, par suite d'une amodiation, de la concession de la Béraudière dont la surface est de 680 hectares ; qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture, conformément au rapport des experts, a réglé l'indemnité due à raison de l'interdiction prononcée par les arrêtés préfectoraux des 29 mai 1858, 22 mars 1859 et 19 décembre 1861, d'après le dommage qui aurait été causé à la mine de la Ricamarie et non à la concession de la Béraudière tout entière; que le préjudice causé à cette concession, étant donnée son étendue, est insignifiant ; — qu'en tous cas l'indemnité de 150.000 francs allouée par le conseil de préfecture est exagérée ; qu'en effet plusieurs de ses éléments font double emploi, et qu'elle a été calculée sans tenir compte des risques qui ont comporté l'extraction ; — qu'enfin les intérêts ayant le caractère d'intérêts compensatoires ont été accordés à tort depuis le jour de la demande ; dire que la compagnie requérante ne peut avoir d'indemnité à régler qu'avec les concessionnaires des mines de la Béraudière et que le dommage souffert par eux est nul, subsidiairement que ce préjudice ne peut être évalué à plus de 15.000 francs; qu'enfin il n'est pas dû d'intérêts, condamner la société houillère de la Petite-Ricamarie à supporter les frais d'expertise et les dépens ;

Vu les observations en défense de la société houillère de la Petite-Ricamarie, tendant au rejet du pourvoi et à la condamnation de la compagnie requérante aux dépens, par les motifs que les conventions passées entre la compagnie de la Béraudière et le sieur Delainaud, aux droits duquel est la société de la Petite-Ricamarie, sont des arrangements entre associés qui ne constituent pas une violation de l'article 7 de la loi du 21 avril 1810, et qui peuvent donner naissance à des droits ; que, d'ailleurs, les éléments d'appréciation du dommage sont indépendants de l'étendue de la concession ; que, dans l'espèce, le préjudice subi a pu être évalué d'après le cube du charbon qui aurait été extrait, déduction faite des aléas d'exploitation et des charges ; qu'aucun des éléments de l'indemnité ne constitue un double emploi, qu'enfin les intérêts sont dus à partir du jour de la demande, en vertu de l'article 1153 du Code civil et en tous cas à titre de dommages-intérêts ;

Considérant que les deux pourvois ci-dessus visés sont dirigés contre le même arrêté et qu'il y a lieu de les joindre pour y statuer par une seule décision ;

Sur les conclusions de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée tendant à faire décider que la société de la

Digitized by Google

Petite-Ricamarie est sans qualité pour poursuivre la réparation du dommage résultant de l'interdiction :

Considérant que, si, aux termes de l'article 7, § 2, de la loi du 21 avril 1810, une mine ne peut être vendue par lots ou partagée sans une autorisation préalable du gouvernement donnée dans les mêmes formes que la concession, — cette disposition ne fait pas obstacle à ce que les concessionnaires se partagent comme bon leur semble les produits, par des conventions particulières ; — que, dès lors, les produits de la mine Delainaud ont pu être valablement attribués à la société de la Petite-Ricamarie, ainsi d'ailleurs que cela a été reconnu dans une instance entre cette société, la compagnie des Houillères de la Béraudière et les consorts Neyret, par arrêts de la Cour de Lyon en date du 9 juin 1893 et de la Cour de cassation en date du 25 avril 1895 ; que les produits du périmètre interdit étant au nombre de ceux de la mine précitée, la compagnie requérante n'est pas fondée à soutenir que la société de la Petite-Ricamarie n'a pas qualité pour poursuivre la réparation de la privation de jouissance que l'interdiction lui a causée ;

En ce qui concerne l'indemnité relative à la partie interdite de la mine :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, pour fixer le montant de cette indemnité, c'est avec raison que le conseil de préfecture a cherché à déterminer la consistance du gîte minéral contenu dans le périmètre interdit, que les travaux d'exploration qui avaient précédemment eu lieu lui ont permis de reconnaître en grande partie, et qu'il a eu égard aux causes de toute nature qui auraient pu influer sur l'exploitation ;

Mais considérant, d'une part, qu'il résulte de l'instruction que le conseil de préfecture n'a pas tenu suffisamment compte de la puissance de certaines couches de houille et, d'autre part, que, si la levée de l'interdiction venait à se produire, l'importance des frais que nécessiterait la reprise de l'exploitation rendrait l'opération si onéreuse qu'il ne peut être fait état de cette éventualité ; — qu'en tenant compte de toutes ces circonstances, il y a lieu de porter de 110.000 francs à 135.000 francs l'indemnité allouée par le conseil de préfecture à la société de la Petite-Ricamarie, pour la privation des produits du massif interdit ;

En ce qui concerne la partie non interdite de la mine :

Sur les conclusions de la compagnie P.-L.-M. tendant à la suppression de l'indemnité de 24.000 francs allouée à raison du préjudice causé par l'augmentation du prix de revient du charbon, par suite de

Digitized by Google

la réduction de l'extraction, et de l'indemnité de 13.500 francs afférente au manque de charbon de bonne qualité pour les mélanges :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'interdiction d'une partie du périmètre n'a eu pour effet d'augmenter le prix de revient du charbon et de créer des difficultés pour les mélanges du charbon, provenant des glanages avec la houille de bonne qualité, que par suite de la division de l'exploitation ; — qu'il n'y a pas lieu de tenir compte des conséquences des arrangements passés entre les auteurs de la société de la Petite-Ricamarie et les autres concessionnaires de la Béraudière, en vue d'assurer cette division ; — que, dès lors, la compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée est fondée à soutenir que c'est à tort que ces indemnités ont été accordées par le conseil de préfecture.

En ce qui concerne l'indemnité de 2.500 francs allouée à raison des travaux d'exploration devenus inutiles :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que certains travaux d'exploration à l'étage de 142 mètres, exécutés suivant les ordres de l'administration, sont devenus en grande partie inutiles pour l'exploitation, par suite de l'interdiction prononcée ; que l'indemnité de 2.500 francs allouée par le conseil de préfecture à raison de ce préjudice est insuffisante, et qu'il y a lieu de la fixer conformément au rapport du tiers-expert à 18.000 francs ;

En ce qui concerne les intérêts :

Considérant que la société de la Petite-Ricamarie ne justifie pas de son droit à une indemnité exigible dès le 13 février 1868, date à laquelle elle a demandé les intérêts pour la première fois ; qu'il en était autrement, à raison de l'achèvement de l'exploitation de la mine Delainaud, lorsque la société a formé le 9 décembre 1885 une nouvelle demande d'intérêts ; que c'est donc seulement à partir de cette date qu'il y a lieu de lui allouer les intérêts ;

En ce qui concerne les intérêts des intérêts ;

En ce qui concerne les frais d'expertise :

Considérant que, dans les circonstances de l'affaire, c'est à tort que le conseil de préfecture les a partagés par moitié entre les parties, qu'ils doivent être mis en entier à la charge de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée... (L'indemnité à laquelle a droit la société houillère de la Petite-Ricamarie, à raison de la privation des produits du massif interdit, est portée à 135.000 francs. L'indemnité de 2.500 francs allouée par le conseil de préfecture à raison des travaux d'exploration devenus inutiles par suite de l'interdiction est portée à

Digitized by Google

18.000 francs. Les indemnités de 24.000 francs afférentes à l'augmentation du prix de revient du charbon dans le massif non interdit et de 13.500 francs afférentes au manque de charbon de bonne qualité pour les mélanges sont supprimées. En conséquence, l'indemnité totale à payer à la société houillère de la Petite-Ricamarie est fixée à *cent cinquante-trois mille francs*. L'indemnité de 153.000 francs portera intérêts à partir du 9 décembre 1885. Ces intérêts seront capitalisés à partir des 26 mai 1888, 21 octobre 1889, 9 décembre 1890, 10 décembre 1891, 15 décembre 1892 et 12 décembre 1894. Les frais d'expertise sont mis en totalité à la charge de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée. L'arrêté est réformé en ce qu'il a de contraire. Le surplus des conclusions des parties est rejeté. Les dépens exposés dans la première affaire seront supportés par la société de la Petite-Ricamarie, les dépens exposés dans la seconde affaire seront supportés pour moitié par elle et pour moitié par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.)

2e ESP. — Compagnie de Lyon contre consorts Neyret.

VU : 1° la requête pour la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté en date du 2 mai 1885, par lequel le conseil de préfecture du département de la Loire a condamné la compagnie à payer aux consorts Aguillon-Neyret et Sovignet-Neyret une indemnité de 131.400 fr. 55, à raison de la privation de redevances tréfoncières, qui résulterait de l'interdiction, prononcée par arrêtés préfectoraux de 1858, 1859 et 1861, d'exploiter une partie de la concession des mines de houille de la Béraudière, au lieu dit la Ricamarie, en vue de la protection de la ligne de Saint-Étienne au Puy ; — *Ce faisant, attendu* que le caractère du droit à redevance tréfoncière proportionnelle est de produire des créances qui ne naissent et ne deviennent liquides que lorsque le charbon a été extrait et que l'ayant droit ne peut réclamer aucune indemnité à raison de l'interruption de l'extraction pour quelque cause que ce soit; qu'en tous cas le tiers-expert, dont les conclusion sont été homologuées par le conseil de préfecture, au lieu de rechercher la diminution de valeur vénale subie par la propriété des consorts Neyret, a calculé la quantité de houille existant dans le tréfonds et la durée de l'exploitation ; que l'indemnité ainsi fixée est exagérée ; — qu'enfin

Digitized by Google

les consorts Neyret n'ont droit qu'aux deux tiers des redevances et ne justifient pas avoir conservé le tréfonds de certaines parcelles aliénées; décharger la compagnie requérante de toute condamnation, subsidiairement ordonner un complément d'expertise, plus subsidiairement dire que les consorts Neyret, faute de justifier de droits plus étendus, ne recevront que les deux tiers de l'indemnité qui serait fixée, et qu'ils n'auront droit à aucune indemnité pour les tréfonds s'étendant sous la route nationale n° 88 et le chemin de fer, mettre les frais d'expertise et les dépens à la charge des consorts Neyret;

Vu les observations en défense présentées par les dames Françoise-Jeanne Neyret, veuve Aguillon, et Françoise-Toussaint Neyret, veuve Sovignet, tendant au rejet du pourvoi et à la condamnation de la compagnie aux intérêts, intérêts des intérêts, frais d'expertise et dépens, par les motifs que, pendant la durée de l'interdiction d'exploiter une mine dans l'intérêt de la sécurité d'un chemin de fer, il est certain que le propriétaire de la surface ne touchera plus de redevance, qu'il souffre donc un dommage dont il lui est dû réparation; que le tiers-expert a recherché la diminution de valeur de la propriété et que, étant donnés la constitution du gite minéral de la Ricamarie et les travaux d'exploitation, l'expertise a permis de se renseigner d'une façon suffisamment précise; que l'indemnité ainsi établie n'est pas exagérée;

Vu : 2° la requête présentée par la dame Jeanne-Françoise Neyret, veuve Aguillon, et la dame Françoise-Toussaint Neyret, veuve Sovignet, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté en date du 17 décembre 1886, par lequel le conseil de préfecture du département de la Loire a rejeté leur demande tendant à faire décider, par interprétation du précédent arrêté en date du 2 mai 1885, que les intérêts de l'indemnité de 131.400 fr. 55 à eux allouée sont dus jusqu'au paiement; — *Ce faisant, attendu* que l'indemnité de 131.400 fr. 55 se compose du total des redevances dont les requérants ont été privés, et des intérêts calculés jusqu'au moment où le tiers-expert a arrêté son rapport, qu'il suit de là que ces intérêts doivent continuer à courir jusqu'au règlement définitif; condamner la compagnie à payer les intérêts depuis le 1er juillet 1884 et les intérêts des intérêts et les dépens;

Considérant que les pourvois ci-dessus visés tendent à l'annulation de deux arrêtés du conseil de préfecture du département de la Loire qui ont statué sur des instances pendantes entre les mêmes parties et ayant pour objet le règlement d'une même

Digitized by Google

indemnité; que, dès lors, il y a lieu de joindre ces pourvois pour y statuer par une seule décision;

Sur l'intervention des consorts Micolon, Devims, Royet, Berthon et Girerd :

Considérant que les consorts Micolon et autres qui, en qualité d'ayants droit des héritiers Micolon-Bérardier, pouvaient prétendre à une partie de la redevance tréfoncière, à laquelle aurait donné lieu l'exploitation du massif interdit, ont intérêt au maintien de l'arrêté attaqué; que, dès lors, leur intervention est recevable;

Sur les conclusions de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée tendant à faire décider que l'interdiction d'exploiter la houille existant dans la propriété des consorts Neyret, Micolon et autres, ne peut donner lieu à aucune indemnité au profit de ceux-ci :

Considérant que les arrêtés préfectoraux des 29 mai 1858, 22 mars 1859 et 19 décembre 1861, ont interdit l'exploitation d'une partie de la concession de la Béraudière dite mine Delainaud, dans un périmètre de 3 hectares, en vue de protéger le tunnel de la Croix-de-Lorme dépendant de la ligne de Saint-Étienne au Puy; que cette interdiction doit durer jusqu'à ce qu'il en soit autrement ordonné; que, si la loi du 27 juillet 1880 a étendu aux voies de communication les mesures de protection que le préfet peut prendre en vertu de l'article 50 de la loi du 21 avril 1810, dont l'application ne saurait donner lieu à indemnité en faveur soit du concessionnaire de la mine, soit du propriétaire de la surface, ces dispositions sont sans application dans la cause, les arrêtés d'interdiction ayant produit leur effet antérieurement à la loi du 27 juillet 1880; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a décidé qu'il a été causé aux propriétaires de la surface un dommage dont la réparation incombe à la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée

En ce qui concerne la fixation de l'indemnité :

Considérant que, si c'est avec raison que, pour établir la dépréciation de valeur subie par la propriété des consorts Neyret et autres, le tiers-expert, dont le conseil de préfecture a homologué les conclusions, a cherché à déterminer le nombre et la puissance des couches de houille contenues dans le massif interdit, que les travaux d'exploration précédemment effectués lui ont permis de reconnaître en grande partie, il résulte de l'instruction qu'il a attribué une importance exagérée à certaines couches de houille, que lesdits travaux ne faisaient qu'imparfai-

Digitized by Google

tement connaître ; que c'est également à tort que le conseil de préfecture a fait entrer dans le calcul de l'indemnité les intérêts à partir de la demande qui en a été faite le 1er février 1888, alors que les consorts Neyret ne peuvent justifier qu'il leur appartenait d'exiger à cette date la réalisation de leurs droits à des redevances tréfoncières ;

Considérant que, si la levée de l'interdiction venait à se produire, l'importance des frais que nécessiterait la reprise de l'exploitation rendrait l'opération si onéreuse qu'il ne peut être fait état de cette éventualité ; qu'en ayant égard à toutes ces circonstances il y a lieu de réformer l'arrêté attaqué et de réduire l'indemnité qu'il a allouée aux propriétaires de la surface à 75.000 francs, somme qui comprend tous les intérêts dont il peut être tenu compte et qui est fixée sans réserve pour le cas où l'interdiction viendrait à être levée ;

Sur les conclusions de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée tendant à l'annulation de l'arrêté du 2 mai 1885, en tant qu'il aurait attribué aux consorts Neyret la totalité et non les 2/3 seulement de l'indemnité.

Considérant que, si les consorts Neyret n'ont pas droit à la totalité de l'indemnité et s'il en revient une partie aux héritiers Micolon, ceux-ci se portent intervenants pour demander le maintien de l'arrêté attaqué ; que, dans ces circonstances, les conclusions de la compagnie doivent être rejetées ;

Sur les conclusions de la compagnie tendant à ce que l'indemnité soit réduite, par le motif que certaines parcelles de terrain auraient été aliénées pour l'établissement de la route n° 88 et du chemin de fer.

Considérant que la compagnie soutient que les consorts Neyret n'ont pas conservé le tréfonds de ces parcelles et que par suite c'est à tort que le conseil de préfecture n'en a pas fait déduction pour le calcul de l'indemnité ; que la compagnie n'apporte aucune justification à l'appui de ses conclusions, ne précise pas les parcelles qu'elle entend désigner et n'indique pas l'acte par lequel elles auraient été aliénées ; que, dans ces circonstances, il n'y a pas lieu de faire droit à ses conclusions ;

Sur les conclusions des consorts Neyret tendant à l'annulation de l'arrêté du 17 décembre 1886 par lequel le conseil de préfecture a rejeté leur demande en interprétation de l'arrêté du 5 mai 1885, en ce qui concerne les intérêts de l'indemnité qui leur est allouée :

Considérant que la disposition de l'arrêté du 5 mai 1885 qui a alloué aux consorts Neyret, pour réparation de tout préjudice par eux éprouvé, une indemnité fixe et définitive, ne présentait

Digitized by Google

aucune ambiguité et que la demande des consorts Neyret, sous prétexte d'interprétation, tendait en réalité à obtenir la réformation de cet arrêté ; que, dès lors, leur demande n'était pas recevable ;

Sur les conclusions de la compagnie requérante tendant au remboursement avec les intérêts des sommes qu'elle a payées en exécution de l'arrêté attaqué :

Considérant que l'exécution provisoire des arrêtés des conseils de préfecture n'a lieu qu'aux risques et périls de ceux qui la poursuivent et que, la présente décision réformant partiellement l'arrêté déjà exécuté du conseil de préfecture de la Loire, il y a lieu de condamner les consorts Neyret et autres à tenir compte à la compagnie requérante de la différence entre les sommes qui leur sont allouées et celles dont ils ont exigé le paiement, avec intérêts du 1er août 1885, jour où il a été effectué, et intérêts des intérêts du 5 mai 1896, date à laquelle ils ont été régulièrement demandés ;

En ce qui touche les frais d'expertise :

Considérant que, dans les circonstances de l'affaire, c'est à tort que le conseil de préfecture a partagé par moitié entre les parties, qu'ils doivent être mis en entier à la charge de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée... (L'intervention des consorts Micolon, Devims, Royet, Berthon et Girerd est admise. L'indemnité due par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée aux dames Aguillon-Neyret et Sovignet-Neyret, et aux consorts Micolon et autres, à raison de l'interdiction de l'exploitation de la houille dans le tréfonds de leurs propriétés, est réduite de 131.400 fr. 55 à *soixante-quinze mille francs*, somme qui comprend tous les intérêts dont il peut être tenu compte et qui est fixée sans réserve pour le cas où l'interdiction viendrait à être levée. La somme payée par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée en sus de celle de 75.000 francs lui sera restituée avec intérêts à partir du 1er août 1885, date à laquelle elle justifie en avoir effectué le paiement. Ces intérêts seront capitalisés au 5 mai 1896 pour porter eux-mêmes intérêts. Les frais d'expertise sont mis en totalité à la charge de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée. Arrêté ci-dessus réformé en ce qu'il a de contraire. Les dépens exposés dans les deux affaires seront supportés par les dames Aguillon-Neyret et Sovignet-Neyret).

Digitized by Google

3e ESP. — Consorts Thiollière contre Compagnie de Lyon.

SUR LES CONCLUSIONS *de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée tendant à faire décider que l'interdiction d'exploiter la houille existant dans le tréfonds de la propriété des consorts Thiollière ne peut donner lieu à aucune indemnité :*

Considérant que les arrêtés préfectoraux des 3 juillet 1857 et 22 mars 1866 ont interdit l'exploitation de la houille dans le voisinage du tunnel de Terrenoire, en vue de protéger cet ouvrage; que, si la reprise de l'exploitation a été autorisée dans une partie de la zone interdite, par arrêté préfectoral du 2 août 1882, l'interdiction doit se prolonger pour le surplus jusqu'à ce qu'il en soit autrement ordonné, — et que, si, d'autre part, la loi du 27 juillet 1880 a étendu aux voies de communication les mesures de protection que le préfet peut prendre en vertu de l'article 50 de la loi du 21 avril 1810, dont l'application ne peut donner lieu à indemnité en faveur soit du concessionnaire de la mine, soit du propriétaire de la surface, ces dispositions ne sauraient faire refuser tout droit à indemnité aux requérants, les arrêtés d'interdiction ayant produit effet antérieurement à la loi du 27 juillet 1880; — que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a décidé qu'il a été causé aux consorts Thiollière un dommage dont la réparation incombe à la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée;

En ce qui concerne la fixation de l'indemnité :

Considérant que, pour apprécier le dommage souffert par les consorts Thiollière, le conseil de préfecture a pris pour base de ses évaluations la différence existant entre la valeur du tréfonds au moment de l'interdiction et celle qu'il a conservée depuis; que c'est avec raison que le conseil de préfecture a recherché en outre le nombre et la jouissance des couches de houille contenues dans le massif interdit, et qu'il a distingué une première zone de 15.945 mètres carrés riche en houille, et une deuxième de 40.155 mètres carrés ne contenant aucun gisement exploitable; — qu'il a eu égard enfin à ce qu'une partie importante du massif interdit a été rendue à l'exploitation en vertu de l'arrêté préfectoral du 2 août 1882;

Mais considérant, d'une part, que le conseil de préfecture n'a pas tenu suffisamment compte de ce que la levée de l'interdiction maintenue en partie par cet arrêté est encore possible;

Considérant, d'autre part, qu'il résulte de l'instruction qu'antérieurement à la loi du 27 juillet 1880, qui a étendu à la protection

Digitized by Google

des voies de communication l'article 50 de la loi du 21 avril 1810, il n'avait été reconnu dans le massif interdit d'autres gisements exploitables que ceux qui sont compris dans la première zone de 15.945 mètres carrés : que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture a accordé, à raison d'autres gisements que leur peu de richesse rendait inexploitables, une indemnité de 2.805 francs, et qu'il a en outre réservé aux consorts Thiollière le droit de réclamer une indemnité à raison des nouvelles couches de houille qui viendraient à être découvertes ;

Considérant qu'il résulte de tout ce qui précède que l'indemnité, à laquelle les consorts Thiollière ont droit et dont ils sont fondés à réclamer dès à présent le paiement, doit être réduite à 8.500 francs ;

Considérant enfin que c'est avec raison que le conseil de préfecture a réservé l'indemnité afférente au tréfonds du chemin de Terrenoire à Saint-Étienne, le seul qui contienne un gisement exploitable, jusqu'à ce que les consorts Thiollière aient justifié de leur droit de propriété sur ce tréfonds; mais que la somme de 1.095 fr. 50 à laquelle il a évalué éventuellement cette indemnité est exagérée et que, par les motifs précédemment exposés, elle doit être réduite à 800 francs ;

En ce qui concerne les intérêts :

Considérant que l'indemnité accordée aux consorts Thiollière constitue la réparation complète du préjudice éprouvé par eux ; qu'ils ne sont donc pas fondés à soutenir que les intérêts de cette indemnité auraient dû leur être alloués à partir du 3 juillet 1857, date du premier arrêté d'interdiction ; que c'est avec raison que le conseil de préfecture, conformément aux conclusions de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, ne leur a accordé ces intérêts qu'à partir du 7 mai 1867, jour de la demande ;

En ce qui concerne les intérêts des intérêts ;

En ce qui concerne les frais d'expertise :

Considérant que les consorts Thiollière n'établissent pas que les offres de la compagnie constatées par l'arrêté attaqué n'aient pas été valablement faites ; que la compagnie n'a conclu au rejet de toute demande d'indemnité que dans ses observations en date du 5 mars 1888, postérieures au dépôt du dernier rapport d'experts, et que les requérants ne sont pas fondés à soutenir que c'est à tort que dans les circonstances de l'affaire le conseil de préfecture a mis un tiers d'expertise à leur charge et le surplus à la charge de la compagnie.

Digitized by Google

Art. 1er : L'indemnité allouée aux consorts Thiollière, par l'arrêté ci-dessus visé en date du 8 mai 1888, et dont ils peuvent dès maintenant réclamer le paiement, est réduite de 12 871 francs à *huit mille cinq cents francs;* — l'indemnité à fixer éventuellement comme afférente au tréfonds du chemin de Terrenoire à Saint-Étienne et qui est réservée jusqu'à ce que les consorts Thiollière aient justifié de leur droit de propriété sur ce tréfonds est réduite de 1.095 fr. 50 à *huit cents francs.* Ces indemnités sont fixées sans aucune réserve en vue du cas où de nouvelles couches de houilles seraient découvertes dans le tréfonds de la propriété des consorts Thiollière. — Art. 2 : Les sommes payées par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée en sus de celle à laquelle les sieurs Thiollière et autres sont reconnus avoir droit lui seront restituées avec intérêts du 2 juillet 1890, date à laquelle la compagnie justifie en avoir effectué le paiement. — Art. 3 : L'arrêté ci-dessus visé du conseil de préfecture du département de la Loire, en date du 8 mai 1888, est réformé en ce qu'il a de contraire aux dispositions qui précèdent. — Art. 4 : Les intérêts de l'indemnité à laquelle les requérants sont reconnus avoir droit seront capitalisés à la date du 22 décembre 1888, pour porter eux-mêmes intérêts. — Art. 5 : Le surplus des conclusions des parties est rejeté. — Art. 6 : Les dépens seront supportés par les consorts Thiollière.

4e esp. — Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée contre consorts Merlat.

Sur les conclusions *de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, tendant à faire décider que l'interdiction d'exploiter la houille existant dans le tréfonds de la propriété des consorts Merlat ne peut donner lieu à aucune indemnité...* (comme à la 3e esp.) :

En ce qui touche la fixation de l'indemnité :

Considérant que, pour établir la dépréciation de valeur subie par la propriété des consorts Merlat, le tiers-expert, dont le conseil de préfecture a homologué le rapport, a cherché à déterminer le nombre et la puissance des couches de houille contenues dans le massif interdit, que les travaux d'exploration précédemment effectués lui ont permis de reconnaître ; — que, s'il a eu égard aux accidents géologiques et aux difficultés d'extraction, et, dans une certaine mesure, à cette circonstance que la levée de l'interdiction est encore possible, il n'a pas tenu suffisamment

Digitized by Google

compte de ce dernier élément d'appréciation, ni de ce fait qu'une partie du massif interdit avait déjà été l'objet d'un commencement d'exploitation ; — que, dans ces circonstances, et sans qu'il soit besoin de recourir à un complément d'expertise, l'arrêté attaqué doit être réformé, et l'indemnité, allouée sans réserve aux consorts Merlat en réparation de tout le préjudice qu'ils ont éprouvé, réduite à 20.000 francs ;

Sur les conclusions de la compagnie requérante, tendant à faire décider que l'indemnité allouée aux consorts Merlat ne portera intérêts qu'à partir du 13 novembre 1875, jour de la demande :

Considérant que l'indemnité de 20.000 francs accordée aux consorts Merlat constitue la réparation complète du préjudice qu'ils ont éprouvé, et qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture leur a alloué les intérêts de cette indemnité à partir du 22 mars 1866, date de l'interdiction ; qu'ils ne doivent commencer à courir, conformément aux conclusions de la compagnie requérante, qu'à partir du 13 novembre 1875, jour de la demande ;

. . . . . .

Sur les frais d'expertise :

Considérant que, dans les circonstances de l'affaire, c'est avec raison que le conseil de préfecture les a mis en entier à la charge de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée... (L'indemnité allouée par l'arrêté ci-dessus visé du conseil de préfecture du département de la Loire en date du 8 janvier 1886, aux consorts Merlat, à raison de l'interdiction d'exploiter le tréfonds de leur propriété, est réduite de 30.000 francs à *vingt mille francs*, somme fixée sans réserve pour le cas où l'interdiction viendrait à être levée. Les intérêts de cette indemnité ne commenceront à courir au profit des consorts Merlat qu'à partir du 13 novembre 1875. Les sommes payées par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée en sus de celles auxquelles les consorts Merlat ont droit en vertu des dispositions qui précèdent lui seront restituées avec intérêts à partir du 29 juin 1886, date à laquelle elle justifie en avoir effectué le paiement. L'arrêté ci-dessus visé du conseil de préfecture du département de la Loire, en date du 8 janvier 1886, est réformé en ce qu'il a de contraire aux dispositions qui précèdent. Le surplus des conclusions des parties est rejeté. Les dépens seront supportés par les consorts Merlat.)

Digitized by Google

TRIBUNAL CORRECTIONNEL D'ÉPINAL.

(N° 127)

[28 mai 1897]

Digue du réservoir de Bouzey. — Jugement. — (MM. Denys, Hausser, Holtz et Henry.)

Siégeants: MM. Schaeffer, président; Charton et Martre, juges, et George, juge suppléant, à titre consultatif et sans prendre part au vote;

M. Chouzy, procureur de la République, occupant le siège du ministère public;

M. Guelle, commis greffier.

Entre M. le Procureur de la République, à Épinal, d'une part;

Et: 1° Denys (Janvier-Roger), âgé de quarante-neuf ans, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, demeurant à Paris; 2° Hausser (Ernest-Emile), âgé de cinquante-cinq ans, sous-ingénieur des Ponts et Chaussées, à Épinal; 3° Holtz (Philippe-Paul), âgé de soixante ans, inspecteur général des Ponts et Chaussées, à Paris; 4° Henry (Ernest-Célestin-Louis), âgé de cinquante-huit ans, inspecteur général des Ponts et Chaussées, demeurant à Paris, prévenus d'homicides par imprudence, d'autre part;

Le Tribunal vidant son délibéré;

Attendu que la loi du 24 mars 1874 autorisa l'établissement d'une grande voie destinée à relier la Meuse à la Saône et à faire communiquer l'Océan avec la Méditerranée;

Que l'exécution de ce travail a nécessité notamment la création du canal de l'Est dans les départements des Ardennes, de Meurthe-et-Moselle, des Vosges et de la Haute-Saône, d'un bief de partage sur les Faucilles et d'un réservoir à Bouzey;

Que, d'après le projet définitif adopté par le Ministre des travaux publics le 12 février 1876, le réservoir qui, à la cote 371.50, correspond à une retenue d'eau de 7.000.000 de mètres cubes,

Digitized by Google

s'arrêterait provisoirement à la cote 369,50, avec une retenue de 4 millions 768 mètres cubes, jugée suffisante pour un certain nombre d'années; la digue serait rectiligne et aurait en couronne une longueur de 520 mètres ;

Que pendant les travaux les ingénieurs proposèrent d'élever immédiatement la digue à sa hauteur définitive, c'est-à-dire à la cote 371,50 ; que le Conseil général des Ponts et Chaussées signala que les besoins de la navigation n'exigeaient pas cet exhaussement, et émit l'avis qu'il n'y avait pas lieu de l'accepter ; que le Ministre, au contraire, l'approuva et annonça sa décision au préfet des Vosges par une dépêche du 13 septembre 1880 ainsi conçue : « En ce qui concerne l'exhaussement de la digue, MM. les ingénieurs font connaître que ce travail aurait pour résultat d'augmenter de 2.300.000 mètres cubes ou de 50 0/0 la capacité actuelle du réservoir, qui est de 4.700.000 mètres cubes, et présenterait par suite de grands avantages au point de vue de l'alimentation. Ils ajoutent que cet exhaussement pourrait être exécuté économiquement par les entrepreneurs actuels, les sieurs Mayoux et Defuides, qui se sont engagés par une soumission, en date du 24 juillet 1880, à s'en charger aux prix et conditions de leur marché, en renonçant d'ailleurs au bénéfice de l'article 30 des clauses et conditions générales.

« La dépense qu'entraînerait ce travail est évaluée à 108.601 fr. 32, y compris une somme à valoir de 15.386 fr. 26.

« D'après les explications qui précèdent, j'approuve, Monsieur le préfet, la proposition de MM. les ingénieurs. »

Que les travaux, entrepris en 1878, furent terminés en 1880 et que l'on commença le remplissage au mois de novembre 1881, un an après l'achèvement des maçonneries ;

Que, le 14 mars 1884, lorsque la retenue était à la cote 368,80 la digue se détacha brusquement du mur de garde et s'avança vers l'aval, sur une longueur de 135 mètres ;

Qu'en recherchant les causes de cet accident, on découvrit que le sol des fondations était broyé et disloqué sur 2 à 3 mètres de hauteur ; qu'il existait au pied de la digue, en amont, une fissure horizontale de 93 mètres de longueur ; dans le corps des maçonneries, en amont et en aval, plusieurs grandes fissures, et notamment au point 243 une fissure verticale qui traversait le mur, et une fissure oblique qui s'en détachait et qui présentait, vers la cote 360,50, une petite partie horizontale ; que la digue avait pris, dans la partie centrale, une flèche de 34 centimètres ; que plusieurs projets de consolidation furent discutés, et entre autres

Digitized by Google

celui de MM. Denys et Hausser, comportant l'établissement d'un remblai à l'aval; que le ministre approuva, le 12 juillet 1888, le plan de M. Dupuy, qui consistait dans la construction, à l'amont, d'un solin et, à l'aval, d'un massif de butée; que toutes les fissures devaient être bouchées, en ouvrant préalablement les plus étroites, à l'aide de coulis de ciment ou de mortier; que les travaux furent exécutés de 1888 à 1889, à l'exception de ceux concernant les fissures qui, à raison de leur faible dimension, refusaient le coulis et durent être bouchées au moyen de corde goudronnée et de picots; qu'on commença le remplissage le 18 novembre 1889 et qu'on le continua jusqu'au 15 mai 1890, où les eaux atteignirent la cote 371; qu'à partir de cette époque le réservoir est entré en service normal et a servi, chaque année, à l'alimentation du canal de l'Est; que le niveau des eaux a toujours été porté à la cote 371,50, sauf en 1895, où il est resté à la cote 371,40;

Que les réparations de 1888-1889 avaient consolidé la partie inférieure de la digue, mais laissé à découvert la partie supérieure, qui s'écroula subitement, le 27 avril 1895, à cinq heures trois quarts du matin;

Que le glissement de 1884 n'a été qu'un accident; que l'écroulement de 1895 devint une catastrophe;

Que par ordonnances du 17 mai, 5 et 12 juin 1895, le juge d'instruction commit MM. Brüll, Fleury et Langlois, ingénieurs civils à Paris, à l'effet de rechercher les causes de cette catastrophe; que les experts ont consigné le résultat de leurs opérations dans les rapports des 20 janvier 1896 et 20 février 1896;

Qu'ils ont constaté que la digue s'est brisée dans sa partie centrale vers la cote 361,50 à une hauteur moyenne de 10^{m},50 et une longueur d'environ 170 mètres; que, d'après eux, la rupture a été occasionnée par la traction que le niveau de l'eau portée à la cote 371,50 a provoquée dans le parement amont aux abords des cotes 360,50 et 361,50, et qu'elle aurait été évitée si MM. Denys et Hausser n'avaient pas fait monter l'eau à la cote maxima immédiatement après l'achèvement des travaux de 1888-1889 et ne l'y avaient pas maintenue les années suivantes;

Qu'il convenait d'autant plus, ajoutent-ils, de procéder à ces remplissages avec plus de précaution que les besoins de la navigation n'exigeaient pas un volume de 7.000.000 de mètres cubes d'eau et que tout le massif se trouvait dans un état de précarité des plus inquiétants;

Que le ministère public prétend en conséquence, dans son

Digitized by Google

réquisitoire écrit, qu'après les travaux de 1888-1889, l'exploitation et l'utilisation du réservoir de Bouzey ont été mal conduites pendant les trois années qui ont précédé la catastrophe, par MM. Denys et Hausser, ingénieur en chef et ingénieur ordinaire du département des Vosges, et mal surveillées par MM. Holtz et Henry, inspecteurs généraux de la quatrième division ; que, par leur imprudence, inattention et négligence, ces quatre prévenus se sont involontairement rendus les auteurs d'homicides sur 85 victimes, ou en ont été involontairement les causes, et encourent les dispositions de l'article 319 du Code pénal ;

Que, pour que l'article 319 soit applicable, il faut : 1° que l'imprudence, l'inattention ou la négligence imputées aux prévenus constituent une faute; 2° et qu'elles aient été directement ou indirectement la cause de ces homicides.

En ce qui concerne MM. Denys et Hausser :

Attendu qu'il résulte de l'instruction et des débats que MM. Denys et Hausser, en faisant remplir le réservoir jusqu'à la cote 371,50 pendant les trois années qui ont précédé la catastrophe, se sont acquittés d'une charge de leurs fonctions, qu'ils l'ont remplie avec toutes les précautions que comportait le service auquel ils étaient préposés, et qu'ils n'ont, dès lors, commis aucune faute ;

Que les fonctions de l'ingénieur en chef sont déterminées par l'article 13 du décret du 7 fructidor an XII : « Qu'ils sont chargés du service des canaux, de la direction et de l'exécution des travaux concernant l'Administration des Ponts et Chaussées » ; celle de l'ingénieur ordinaire par l'article 14, d'après lequel « ils sont chargés de suivre et de faire exécuter, sous les ordres de l'ingénieur en chef, les travaux des Ponts et Chaussées » ; que M. Denys devait par conséquent diriger, et M. Hausser faire opérer les remplissages du réservoir de Bouzey, en vue de l'alimentation du canal de l'Est ;

Que, depuis la décision ministérielle du 13 septembre 1888, qui a prescrit d'élever immédiatement la digue à sa hauteur définitive, la cote 371,50, correspondant à un volume de 7.000.000 de mètres cubes d'eau, est devenue la cote normale, c'est-à-dire celle que devaient viser les ingénieurs ; que les experts se trompent dès lors, en admettant que la cote primitive 369,50 était, malgré l'exhaussement de 2 mètres en 1880, restée la cote normale ; que, s'il pouvait y avoir le moindre doute à ce sujet, il serait levé par le fait du déversoir qui se trouve à la cote 371,50, et qui prouve, par un signe matériel, apparent et indiscu-

Digitized by Google

table, que la cote normale est bien la cote 371,50 et non plus la cote 369,50 ; que la cote 371,50 est d'ailleurs inscrite dans tous les actes officiels, tels que comptes moraux, états de navigabilité et comptes d'inspections, comme la cote normale du réservoir;

Que les experts interrogés sur le point de savoir à quelle cote au-dessous de la cote normale les ingénieurs auraient dû s'arrêter pour conjurer tout danger, ont loyalement déclaré qu'ils ne pouvaient répondre à cette question ; qu'on ne saurait donc reprocher à M. Denys d'avoir visé la seule cote qui lui était naturellement indiquée, celle de la loi, s'il n'y avait de sécurité nulle part et du danger partout;

Attendu qu'après l'achèvement des travaux de consolidation, le 12 août 1889, M. Dupuy vint à Epinal et fixa avec M. Denys le remplissage au mois de décembre 1889; qu'il fut commencé dès le 18 novembre 1889; que la montée journalière de l'eau fut en moyenne de 18 centimètres pendant les mois de novembre et de décembre 1889, de 8 centimètres pendant le mois de janvier 1890, et ensuite 5 centimètres; que, lorsque l'eau atteignit le 6 février 1890, la cote 368,80 à laquelle s'était produit l'accident de 1884, M. Denys en informa M. Dupuy par lettre et alla ensuite lui demander à Paris s'il fallait se tenir à ce niveau ou le dépasser; qu'ils furent d'avis de poursuivre le remplissage, sauf à s'arrêter une dizaine de jours, quand l'eau se trouverait à la cote 370;

Que M. Dupuy instruisit le Ministre de cette résolution par une lettre du 18 février 1890 qui porte : « Je considère, comme M. Denys, que la situation est normale, et je ne vois pas d'inconvénients à laisser monter les eaux à la cote 370 » ; que, le 15 mai 1890, le niveau atteignit la cote 371, inférieure de 50 centimètres seulement à la cote maxima, et qu'à cette date commença l'exploitation normale du réservoir; que, le 12 juillet 1890, M. Dupuy revint à Epinal et vit l'eau à la cote 371; qu'il informa également le Ministre de cette visite par une lettre du 13 juillet 1890, où il dit : « J'ai visité Bouzey le 12 juillet 1890 : les eaux se sont élevées à 50 centimètres au-dessous de la cote maxima. Le réservoir paraît donc fonctionner régulièrement » ; que cette lettre est le dernier acte de M. Dupuy; que la réception définitive des travaux de Bouzey fut faite le 19 novembre 1890, et qu'à partir de cette époque le réservoir, entré depuis le 15 mai 1890 en service normal, ne figure plus sur les comptes moraux;

Que, de 1891 à 1895, le niveau de la retenue a toujours atteint la cote maxima, sauf en 1895, où il est resté à 10 centimètres au-dessous; que M. Holtz a visité deux fois le réservoir et a trouvé

Digitized by Google

l'eau, en 1891, à la cote 371,50; en 1893, à la cote 369,60; que M. Henry l'a visité en 1894 et a vu le niveau à la cote 371,50;

Qu'ainsi, avant le commencement de l'exploitation, M. Denys n'a fait procéder à aucun acte de remplissage par M. Hausser, sans être assisté ou conseillé par M. Dupuy, et sans que le Ministre fût, à tout moment, soit par des lettres, soit par les comptes moraux, les états de navigabilité et les comptes d'inspections, instruit de la cote presque journalière des retenues, et qu'ensuite, durant tout le temps de son exploitation, il n'a fait que maintenir les eaux aux cotes déjà atteintes pendant quatre années consécutives, sinon avec le concours de MM. Holtz et Henry, les successeurs de M. Dupuy, du moins à leur connaissance et, dans tous les cas, avec l'approbation tacite du Ministre toujours exactement renseigné par les états de navigabilité et les comptes d'inspections, sur le régime des cotes du réservoir;

Attendu que, si M. Denys s'est appliqué, pendant tout le temps de son exploitation, à faire remplir le réservoir jusqu'à la cote 371,50, c'est pour satisfaire aux besoins de la navigation qui, d'après lui, exigeait une retenue d'au moins 7.000.000 de mètres cubes d'eau ; que les ingénieurs de 1876 avaient évalué le mouvement de la navigation pour les premières années à 600.000 tonnes, et pour les suivantes à un million, et le volume d'eau nécessaire dans le premier cas à 4.768.000 mètres cubes à la cote 369,50, et, dans le second cas, à 7.000.000 à la cote 371,50;

Qu'aujourd'hui le trafic n'a pas dépassé 500.000 tonnes et qu'il semblerait qu'un volume de 4.768.000 mètres cubes d'eau à la cote 369,50 suffirait pour l'alimentation du canal; mais que, lorsque les ingénieurs de 1876 ont évalué le volume d'eau nécessaire à la navigation, ni le réservoir, ni les biefs, ni la rigole d'amenée n'étaient terminés et qu'ils se sont trompés dans l'estimation des pertes par suite d'envasement, d'évaporation, d'imbibition, de rupture de berge, de sécheresse et autres cas fortuits et de force majeure ; que MM. Denys et Hausser prétendent en conséquence que, bien que le trafic reste au-dessous de 500.000 tonnes, ils ont néanmoins besoin de 7.000.000 de mètres cubes d'eau pour le service du canal ;

Que les experts soutiennent, au contraire, qu'avec un volume de 4.768.000 mètres cubes d'eau, ils subviendraient à tous les besoins, en ayant soin d'abaisser le mouillage des biefs à 2 mètres; que le remplissage du réservoir et le mouillage des biefs sont, en effet, deux opérations solidaires, puisque plus le mouillage est élevé, plus la consommation d'eau augmente; mais

que les experts se méprennent sur les droits des ingénieurs relativement au mouillage ; qu'une loi du 31 juillet 1879, qui est spécialement applicable au canal de l'Est, fixe le mouillage à 2m,20 et que le code officiel de la navigation porte également que le mouillage du canal de l'Est est de 2m,20; qu'en l'absence de tous cas fortuits ou de force majeure, les ingénieurs ne sont donc pas autorisés à abaisser le mouillage, sans avoir préalablement obtenu l'autorisation du Ministre, et que cette autorisation aurait inévitablement été refusée à MM. Denys et Hausser, soit en 1890, soit surtout les années suivantes, alors que la digue ne présentait nulle part aucun signe d'affaiblissement ; que MM. Denys et Hausser sont d'autant plus tenus d'observer le mouillage légal de 2m,20 que toutes les voies de navigation avec lesquelles correspond le canal de l'Est ont également un mouillage de 2m,20 ; qu'il faut dès lors admettre avec eux que le volume tout entier de 7.000.000 de mètres cubes d'eau, n'est pas trop considérable pour subvenir à tous les besoins de la navigation ; qu'en 1892 et 1893 où, par l'effet de l'abaissement du niveau de la Moselle et de la rareté des pluies, le réservoir a été rempli difficilement, MM. Denys et Hausser ont été obligés de descendre exceptionnellement, et pour quelques mois seulement, le mouillage à 2 mètres et 1m,90 ; qu'ils ont conservé, grâce à cette mesure, après une retenue de 7.000.000 de mètres cubes d'eau, un excédent de 2.206.000 mètres cubes en 1892, et un excédent de 1.258.000 mètres cubes en 1893 ; mais qu'il est évident que, s'ils avaient maintenu, conformément à la loi, le mouillage à 2m,20 et si un accident était survenu, ils se seraient trouvés en présence d'un déficit et que la navigation aurait été interrompue ; que des bateaux d'un tirant d'eau de 1m,60 ont, au surplus, éprouvé des retards de trente-six heures, en 1893, par suite de l'abaissement du mouillage à 2 mètres.

Que l'expérience des années 1890 à 1895, sur laquelle les experts s'appuient pour soutenir leur opinion, ne pouvait naturellement pas servir à MM. Denys et Hausser ; qu'on ne saurait dès lors, en bonne justice, non plus la leur opposer ;

Que M. Denys désirait épargner, en tous temps, des chômages à la batellerie, et des dépenses supplémentaires d'alimentation artificielle, comme celles de 1884 et 1888 à l'État, et qu'il était loin de sa pensée qu'en faisant emmagasiner à cet effet le plus grand volume d'eau possible dans le réservoir il travaillait à sa ruine et commettait la plus grande des imprudences ;

Attendu que, non seulement MM. Denys et Hausser ont fait procéder au remplissage du réservoir conformément à la loi et

Digitized by Google

suivant les exigences de la navigation, mais qu'ils ont multiplié autour d'eux les moyens de précaution destinés à prévenir tout danger;

Qu'à l'aide d'un tube piézométrique, ingénieusement composé par M. Denys, un agent notait tous les jours la pression des infiltrations venant du réservoir, sous la fondation du barrage ; qu'une lunette méridienne et des jalonnettes servaient, une ou plusieurs fois par jour, à observer les mouvements de la digue ; que les fissures étaient l'objet d'une surveillance toute spéciale; qu'aucune nouvelle ne s'était ouverte depuis 1884, dans la partie visible du réservoir; que le préposé de l'établissement de pisciculture disposait d'un téléphone et d'un télégraphe Morse communiquant avec les bureaux de M. Hausser, pour expédier, soit le jour, soit la nuit, toutes les dépêches utiles ; qu'on cassait régulièrement la glace le long du mur à l'aval, et qu'une barque frayait chaque matin un passage en amont qui ne se recouvrait, la nuit, que d'une couche de glace de 3 à 4 centimètres d'épaisseur ; que des agents et des ouvriers circulaient journellement sur la plate-forme ; que les dernières vérifications d'alignement ont été faites par M. Denys le 15 avril 1895, par M. Hausser le 23 avril 1895, c'est-à-dire cinq jours avant la catastrophe, et par le garde Claudon, le 27 avril 1895, vers cinq heures et demie du matin, une demi-heure avant la catastrophe ; que le nombre des visites faites par MM. Denys et Hausser à Bouzey a paru trop restreint aux experts; mais que tous leurs transports n'ont pas été inscrits sur les livres, et qu'il faut ajouter à ceux qui sont mentionnés ceux qui n'ont pas eu Bouzey pour objet, et où ils ont visité le réservoir, à l'aller ou au retour d'un voyage;

Qu'aussi les experts reconnaissent qu'aucun signe précurseur n'avait pu, de 1890 à 1895, révéler à MM. Denys et Hausser l'imminence d'un danger; que l'état des fissures ne s'était pas aggravé ; que la fissure oblique à la cote 360,50 et la fissure horizontale à la cote 361,50 étaient, en tout temps, couvertes par les eaux, et échappaient aux regards des agents qui surveillaient la digue ;

Que la fissure verticale au point 243, qui laissait passer le plus d'eau s'était déjà, comme chaque année, refermée vers le 15 avril 1895; que, ni le 27 avril 1895 ni auparavant, aucun mouvement n'a été relevé dans la partie inférieure du massif ni aucune flèche dans la partie supérieure; que M. Langlois dit même que, si les ingénieurs avaient établi leur résidence sur la digue, ils n'auraient rien surpris d'anormal ;

Qu'en résumé M. Denys devait tendre à la cote 371,50, parce

Digitized by Google

qu'elle était la cote normale, parce qu'avec cette cote seulement il obtenait un volume d'eau suffisant pour assurer la navigation;

Que si, par l'effet d'une seconde vue, il avait pu seulement concevoir quelque inquiétude sur la stabilité du massif, il eût évidemment été de son devoir de garantir les intérêts de la sécurité publique avant ceux de la navigation; mais que rien ne lui permettait d'avoir à cet égard le moindre doute;

Que l'on n'aurait donc pas compris qu'il hésitât en 1891 à tenter la pleine charge, et que l'on eût bien moins compris encore, qu'après avoir si bien réussi dans cette opération, il n'eût pas osé la continuer les années suivantes;

Attendu que les experts prétendent que la digue, lorsque le réservoir est entré en service normal, se trouvait dans un état de précarité tel que la moindre imprudence dans son exploitation devait accélérer sa ruine;

Que ce grief n'est pas fondé; que le terrain de fondation était perméable et non incompressible;

Mais qu'après l'accident de 1884 les travaux exécutés en 1888 et 1889 l'ont si énergiquement consolidé, qu'il n'a pas bougé dans la tourmente de 1895;

Que si le grès bigarré des Vosges est sujet à infiltrations, celui qu'on a employé à Bouzey était le plus résistant de la région; que la chaux du Theil, qui a servi pour les mortiers, est estimée comme la meilleure dans tous les pays, et que l'on y a mélangé du sable fin plutôt que du gros sable, pour rendre les maçonneries plus imperméables;

Que les blocs qui gisent aujourd'hui aux endroits où la violence des eaux les a précipités attestent, de la manière la plus claire, l'excellence des maçonneries; que la vallée de l'Avière, qui est très large, ne comportait qu'un barrage rectiligne; que la courbe qui aurait eu 520 mètres d'étendue se serait tellement rapprochée de la ligne droite qu'elle n'eût procuré aucun supplément de résistance aux maçonneries; qu'il n'existe, dans le monde entier, pas un seul barrage curviligne de 500 mètres;

Que le plus long, celui de Gileppe, en Belgique, n'a que 235 mètres;

Que le profil de la digue a été calculé d'après les méthodes de MM. Guillemain, Delocre et Bouvier, les seules en usage en 1876; que la catastrophe de 1895 a conduit les hommes de science à découvrir de nouvelles règles, ayant une portée plus générale et déterminant avec plus de sûreté les coefficients de traction et de résistance; mais que MM. Denys et Hausser ne connaissaient

Digitized by Google

évidemment que les anciennes, et que leur valeur, incontestée jusqu'alors, ne devait pas faire de doute dans leur esprit; que, si le profil de Bouzey avait d'ailleurs été aussi précaire qu'on l'assure, surtout depuis l'effondrement de 1884, non seulement la digue n'aurait pas tenu quatre ans, mais elle se serait écroulée dans la période du premier remplissage; que le profil du barrage de Ternay supporte des efforts à l'extension supérieures à ceux de Bouzey et qu'il parait des plus solides;

Qu'au Ve Congrès de Navigation intérieure de 1892, M. Denys a présenté un mémoire avec les profils et l'historique de Bouzey, et qu'aucun des ingénieurs qui assistaient aux séances n'a formulé une observation exprimant des craintes;

Que plusieurs projets ont été présentés en 1887 et 1888 pour les déformations de 1884; que M. Gauckler proposa, notamment, l'édification à l'aval de quatre grands contreforts; M. Denys, et il insista vivement, l'établissement, à l'aval, d'un remblai de 10 mètres de largeur en crête, arasé à 4 mètres en contre-bas du couronnement; et M. Dupuy la construction à l'amont, d'un solin, et à l'aval d'un sommier et d'un massif de butée en maçonnerie; que ce dernier projet a été adopté par le Conseil général des Ponts et Chaussées, et sanctionné par M. le Ministre le 12 juillet 1888; que les contreforts et le remblai auraient eu pour effet de renforcer la digue tout entière, de la base au sommet; mais qu'il résulte des discussions qui eurent lieu que MM. Gauckler et Denys entendaient, tout autant que M. Dupuy, consolider surtout le pied du mur qui seul avait été disloqué et prévenir un nouveau glissement des fondations;

Que, bien que M. Denys ait été ému du rejet de son projet, il se soumit cependant à la décision ministérielle et présida loyalement à l'exécution du plan de M. Dupuy; que les travaux qu'il dirigea ont été si bien faits que le pied de la digue n'a pas même été ébranlé dans la catastrophe du 27 avril; que les experts estiment que ces opérations ont été insuffisantes, puisqu'elles s'arrêtaient à la cote 360,50, vers la région où la rupture s'est produite, et que M. Denys, qui n'a jamais dû partager la confiance de M. Dupuy, a donc commis une imprudence en infligeant à la digue la pression énorme de 7.000.000 de mètres cubes d'eau; que rien ne prouve que M. Denys, qui se préoccupait comme M. Dupuy du pied de la digue plutôt que de son sommet, ne s'est pas rendu compte, au fur et à mesure de l'avancement des travaux, de la supériorité du projet de son inspecteur général et qu'il n'ait pas fini par être complètement rassuré sur son effica-

Digitized by Google

cité ; que la haute compétence de M. Dupuy, que ses collègues appelaient « le Grand maçon », a pu sans peine opérer cette conversion ; qu'il est donc bien certain que M. Denys, lorsqu'il a prescrit en 1890, après s'être concerté avec M. Dupuy, le remplissage du réservoir jusqu'à la cote 371,50, était aussi convaincu que M. Dupuy que le massif ne courrait aucun danger, et que cette conviction s'est naturellement fortifiée au fur et à mesure qu'il constatait que la digue ne prenait pas de flèche et qu'elle ne donnait pas la plus petite marque de fatigue ; que, loin de redouter le moindre péril, il devait se croire, comme il le dit, « en présence d'un succès complet » ;

Que le bouchage des fissures à l'aide de cordes goudronnées et de picots en bois, qui a été employé par M. Denys, est usité dans les bassins houillers des départements du Nord et du Pas-de-Calais ; que le mode prescrit par le Conseil général des Ponts et Chaussées n'ayant pas réussi, à cause de l'étroitesse des fissures qui refusaient promptement le coulis de ciment ou de mortier, M. Denys a bien été obligé de recourir à un autre et que le picotage n'a exercé aucune influence défavorable sur la solidité de la digue ; que, dans de pareilles conditions, le fait par MM. Denys et Hausser d'avoir porté, de 1892 à 1895, la retenue des eaux du réservoir à la cote 371,50, ne constitue évidemment pas une faute.

Sur la seconde condition :

Qu'il n'est pas établi que l'imprudence, l'inattention ou la négligence imputées à MM. Denys et Hausser aient été directement ou indirectement la cause des homicides ;

Que les opinions, soit des experts, soit des témoins, sur les causes de la catastrophe sont partagées ;

Que les experts déclarent que la digue a succombé aux sous-pressions produites par l'eau qui s'était introduite dans les fissures obliques et horizontales aux cotes 360,50 et 361,50 ; que la fatigue progressive imposée à la digue par la retenue maxima du réservoir a aggravé ces sous-pressions jusqu'au moment où la résistance du mur a été vaincue et où le massif s'est écroulé ;

Que, d'après M. Mallez, l'exhaussement de 2 mètres, en 1880, serait la cause la plus importante de la catastrophe ; qu'à dater de cette époque la courbe des pressions se rapprochait beaucoup du parement d'aval, au point de passer à 1 mètre seulement de ce parement vers la cote 361 ; que les efforts d'extension qui en sont résultés ont fini par soulever la partie de mur le plus fatiguée et la culbuter ;

Que M. Maurice Lévy prétend que les mortiers du parement aval

Digitized by Google

se sont désagrégés sous l'action des gelées de 1894-1895, au point où s'arrêtait le massif de butée et où l'ancien mur n'était plus garanti contre les rigueurs de l'hiver ; que la partie du mur qui se trouvait au-dessus de ces mortiers a glissé sur sa base affaiblie, s'est abattue, et a ouvert la voie au torrent ; que dans cette explication le remplissage du réservoir est étranger à la catastrophe qui se serait produite aussi bien avec une retenue à la cote 369,50 et au dessous qu'à la cote 371,50 ;

Que, suivant la Commission spéciale des Ponts et Chaussées, les maçonneries de la digue étaient opposées à des efforts de traction qui ont dépassé leur force de résistance, à cause du défaut d'adhérence des maçonneries exécutées en 1880 avec celles de 1879 ; qu'il s'est produit, par suite de ce défaut d'adhérence, une longue fissure horizontale au point de reprise des maçonneries, et que ce sont les sous-pressions déterminées par la fissure oblique au point 360,50 et par cette longue fissure horizontale qui ont amené la catastrophe (procès-verbal de la séance du 11 septembre 1895, relatif à un projet de loi ayant pour but l'ouverture d'un crédit de 5.200.000 francs pour les réparations des dommages résultant de la rupture du réservoir de Bouzey) ;

Que le Conseil général des Ponts et Chaussées conclut que c'est tout d'abord l'exhaussement de 2 mètres en 1880, réalisé contrairement à son avis du 1er septembre 1880, et ensuite l'existence des fissures qui se sont produites postérieurement, et spécialement la fissure horizontale due au défaut de liaison des maçonneries de 1879-1880 qui sont les principales causes de la catastrophe ;

Que la plus grande incertitude continue ainsi à régner sur les causes de la catastrophe et qu'elle ne paraît pas près d'être dissipée, puisque M. Langlois n'a pas craint d'affirmer « que tous ces systèmes ne sont que de pures hypothèses exclusives de toute vérité judiciaire et dont Dieu le Père seul connaît le dernier mot » ;

Mais que le tribunal n'a pas à s'immiscer dans ces controverses, et qu'il peut légitimement abandonner aux hommes de science la poursuite des solutions qui font défaut ; que, puisque les faits d'imprudence, d'inattention ou de négligence relevés contre MM. Denys et Hausser ne sont pas des fautes, l'une des conditions essentielles à la constitution du délit d'homicide par imprudence manque dans l'espèce et qu'il est dès lors inutile de vérifier l'autre.

En ce qui concerne les Inspecteurs généraux :

Attendu qu'il résulte de l'instruction et des débats que MM. Holtz et Henry n'ont pas commis d'actes d'imprudence, d'inattention ou de négligence dans l'exercice de leurs fonctions :

Qu'aux termes de l'article 12 du décret du 7 fructidor an XII les inspecteurs généraux sont chargés « d'inspecter et de surveiller, dans leur division, le matériel et le personnel de toute l'administration. Ils font toutes les tournées générales ou particulières nécessaires à cet effet. Ils inspectent les ingénieurs en chef, les ingénieurs ordinaires et les conducteurs, visitent les travaux et contrôlent les registres et papiers relatifs à la comptabilité. » Qu'en conformité de cette disposition le service des inspecteurs généraux a été organisé comme suit : « Ils résident à Paris. Pendant neuf mois, ils prennent part à toutes les délibérations du Conseil général des Ponts et Chaussées et des Commissions. Dans le dernier trimestre ils examinent, sur les lieux, la marche des différents services, recherchent si les règlements sont observés, si les fonds ont reçu l'emploi indiqué, si la comptabilité est régulière. Ils inspectent le personnel en vue de l'avancement, vérifient les registres, visitent les routes, les canaux, les chemins de fer, les travaux en cours et s'assurent s'ils sont exécutés selon les règles de l'art. Après les tournées, ils rendent compte au ministre, dans des rapports généraux ou spéciaux, des résultats de leurs constatations. »

Que, pour faciliter toutes ces opérations, les inspecteurs généraux reçoivent, tous les mois, un duplicata du compte moral que les ingénieurs en chef adressent au Ministre sur la marche des différentes entreprises et la situation des dépenses des travaux neufs ; et, tous les ans, le compte d'inspection, qui contient la série entière des opérations sur lesquelles s'exercent leur contrôle, et notamment un chapitre concernant les voies fluviales avec les cotes de retenue des eaux ; que ces documents sont les seuls qui soient communiqués directement aux inspecteurs généraux ; que les ingénieurs en chef envoient en outre, tous les mois, au Ministre, un état de navigabilité où les cotes journalières de la retenue des eaux sont relevées ; mais qu'aucun duplicata n'est remis aux inspecteurs généraux, qui ont seulement la faculté d'en prendre connaissance au ministère ;

Qu'il résulte de la multiplicité et de la diversité de ces attributions que les inspecteurs généraux ne sont appelés à examiner que la tenue générale du service, sauf la situation financière

Digitized by Google

qu'ils doivent contrôler dans tous ses détails ; qu'en ce qui concerne les grands travaux d'art la loi ne les a évidemment pas chargés de refaire les calculs, les épures, ou les métrages des ingénieurs et des constructeurs ; qu'elle ne leur demande que d'observer sur les lieux, et par eux-mêmes, s'il n'existe nulle part un signe apparent et évident de négligence ou de danger ; que le temps aussi bien que les moyens d'investigation leur manqueraient pour se livrer à de plus minutieuses recherches ;

Qu'il en est spécialement ainsi de travaux de l'importance de ceux de Bouzey ;

Que la 4e division comprend les 5 départements des Vosges, de Meurthe-et-Moselle, de la Meuse, de la Haute-Marne et de la Marne ; qu'elle se compose de 10 services, le service ordinaire des routes, qui ont un parcours de 2.801 kilomètres, et le service spécial de navigation du canal latéral à la Marne, des canaux de l'Aisne à la Marne, de la Haute-Marne, de Saint-Dizier à Wassy, de la Marne au Rhin, du canal de l'Est et de la Moselle d'une longueur de 1.840 kilomètres ; que, dans ce service où les travaux d'art abondent, 5 réservoirs de navigation, indépendamment de celui de Bouzey, coûtent chaque année des sommes considérables et sont assurés par un personnel de plus de 2.000 agents.

Que MM. Holtz et Henry, qui ne disposaient que de trois mois pour l'inspection d'une division aussi étendue et chargée, n'ont évidemment pas pu reconnaître, dans une visite ou deux, le péril auquel, d'après les experts, les cotes élevées des ingénieurs d'Épinal soumettaient la digue, et les inviter à les abaisser ;

Que tout d'ailleurs contribuait à les rassurer pleinement à ce sujet ; que M. Denys, qui a présidé aux réparations de 1888-1889, avait une confiance absolue dans la stabilité du massif ; que, lorsque M. Holtz est allé à Bouzey en 1891 et a trouvé l'eau à la cote 371,50, il n'a dû concevoir aucune crainte, puisque, l'année précédente, elle était montée à la cote 371 ; que, lorsque M. Henry y est venu à son tour en 1894, il a vu l'eau à la cote 371,25, et a dû encore moins s'inquiéter que M. Holtz, alors que, depuis quatre ans, les retenues n'avaient pas varié entre 371 et 371,50. Que la digue ne présentait nulle part le moindre signe d'affaiblissement ; qu'aucune des fissures visibles ne s'était agrandie ; que le mur n'avait pas pris de flèche nouvelle ; que, selon les termes de M. Denys, on semblait se trouver « en présence d'un succès complet » ; que MM. Holtz et Henry savaient que cette digue n'avait été élevée qu'après les plus longs calculs des ingénieurs de 1876 et suivant les méthodes de MM. Guillemain, Delocre et Bouvier,

Digitized by Google

les plus accréditées à cette époque ; que les réparations de 1888-1889 avaient été l'œuvre d'un autre inspecteur général, leur prédécesseur immédiat, et qui jouissait parmi ses collègues du meilleur renom : que, du reste, depuis le 1er janvier 1891, le réservoir de Bouzey a cessé de figurer au compte moral et que, s'il en est encore question au compte d'inspection, c'est dans un article qui, par sa brièveté, n'était pas de nature à éclairer vivement les inspecteurs généraux ; que l'Administration le considérait donc comme un ouvrage terminé, et qui n'exigeait plus, d'une manière particulière, le contrôle des inspecteurs généraux ; qu'en supposant même que MM. Holtz et Henry eussent eu, avant ou après les tournées, les moyens de se renseigner exactement sur les conditions du réservoir et les besoins de la navigation, de manière à avoir une opinion raisonnée sur la solidité de la digue et le volume d'eau à emmagasiner, le temps leur aurait fait défaut à tous deux, puisque M. Holtz n'est resté à la tête de la 4e division que pendant deux ans, et M. Henry pendant un an ; qu'au surplus, d'après la loi, les inspecteurs généraux, simples examinateurs et contrôleurs, n'ont pas le droit de donner des ordres à l'ingénieur en chef qui ne relève que du Ministre ; qu'ils ne sont fondés qu'à lui faire des observations, sauf à adresser un rapport au Ministre, si un désaccord survenait entre eux et à provoquer de cette manière l'intervention de l'autorité supérieure ; que M. Henry, qui n'a passé qu'un an dans la 4e division, a visité Bouzey et n'y a rien remarqué d'anormal ; mais que M. Holtz, qui y est demeuré deux ans, a si bien examiné les travaux qu'il a constaté que plusieurs des siphons de la rigole d'alimentation étaient en bois et qu'il a demandé, par un rapport adressé au Ministre, le 3 octobre 1892, qu'ils soient remplacés par des siphons en fonte, ce qui a été obtenu ; qu'il a aussi signalé au Ministre l'absence d'un ingénieur ordinaire à Épinal, c'est-à-dire un vice d'organisation qui n'a pas encore été réparé ; que les inspecteurs généraux, n'ayant ainsi aucune autorité de commandement ou de direction et pas même un droit de contrôle continu, mais intermittent et partiel, on ne saurait, suivant la judicieuse observation d'un ancien ministre, « leur faire un grand grief de n'avoir pas aperçu en quelques heures des défectuosités que l'assemblée la plus compétente et la plus éclairée a passé des mois à discuter et qu'elle a fini par nier » ; que MM. Holtz et Henry n'ont dès lors commis aucune imprudence, ni aucune négligence dans l'exercice de leurs fonctions et ne sont à aucun titre la cause des homicides relevés contre eux.

Digitized by Google

Pour ces motifs, vu l'article 319 du Code pénal, dit que ni l'un ni l'autre des prévenus n'a commis le délit d'homicides par imprudence réprimé par l'article susvisé ; en conséquence, les acquitte et les renvoie des fins de la poursuite sans dépens.

En foi de quoi le présent jugement a été signé par les président et juges qui l'ont rendu, et par le greffier, les jour, mois et an susdits.

Digitized by Google

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES.

(N° 128)

[21 avril 1897]

Bacs départementaux. — Gestion. — Attributions respectives des ingénieurs et des agents du département.

Monsieur le Préfet, la circulaire du 14 octobre 1871, rendue pour l'exécution de la loi du 10 août précédent sur les Conseils généraux, a maintenu dans les attributions du service des Ponts et Chaussées la préparation des projets de travaux et la proposition des tarifs de péage concernant les bacs et passages d'eau dont la remise aux départements avait été prévue par cette loi.

Certaines divergences de vue se sont produites au sujet de l'application de cette disposition de la circulaire de 1871.

Dans quelques rares départements, les ingénieurs ont pensé qu'ils pouvaient continuer à s'occuper, comme par le passé, de la gestion des bacs qui desservent des routes départementales et des chemins de grande communication.

Dans d'autres départements, et c'est la grande majorité, les ingénieurs ont, au contraire, estimé qu'ils n'avaient plus à s'immiscer dans cette gestion, et que leur rôle devait se borner à exercer les droits de police et de surveillance qui leur sont attribués en tant que représentants du service de la Navigation.

Il me paraît hors de doute, Monsieur le Préfet, qu'en stipulant la remise aux départements de certains bacs desservant des voies de communication à la charge du département, le législateur a entendu laisser aux Conseils généraux toute latitude pour l'administration de ces bacs, qui ne relèvent plus du service des Ponts et Chaussées qu'à un point de vue général, celui concernant la surveillance de la partie du domaine public dont ce service a la garde.

C'est donc aux agents du département qu'il appartient de dresser les projets de travaux, de préparer les projets de cahier

Digitized by Google

des charges et de tarif, de faire procéder aux enquêtes, d'assister aux adjudications, en un mot de s'occuper de tout ce qui peut concerner la gestion des bacs départementaux.

Quant aux ingénieurs, ils ne devront dorénavant intervenir que pour donner leur avis, au point de vue des intérêts de la navigation, sur les projets présentés par les agents du département.

Toute disposition contraire de la circulaire précitée du 14 octobre 1871 est et demeure rapportée.

Je vous prie de vouloir bien m'accuser réception de la présente circulaire dont j'envoie une ampliation à MM. les Ingénieurs en chef.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
TURREL.

(N° 129)

[22 avril 1897]

États des accidents arrivés sur les chantiers de travaux publics.

Monsieur le Préfet, une circulaire du 17 janvier 1853 a invité MM. les Ingénieurs des Ponts et Chaussées à fournir, chaque année, au Ministre, un relevé des accidents de toute nature arrivés dans les travaux de leurs services respectifs.

Cette mesure avait pour objet de permettre à l'Administration de se rendre compte de la manière dont les prescriptions édictées par l'arrêté du 15 décembre 1848 étaient appliquées.

L'expérience ayant démontré que ces prescriptions sont depuis longtemps suivies régulièrement sur tous les chantiers, il m'a paru possible de simplifier, dans une certaine mesure, les écritures relatives à cette partie du service, et j'ai, en conséquence, décidé qu'à l'avenir MM. les Ingénieurs en chef seraient dispensés de m'adresser les documents dont il s'agit.

Il demeure entendu, d'ailleurs, que les accidents, de quelque nature qu'ils soient, continueront à être résumés pour chaque service dans un tableau général, conformément à la circulaire

Digitized by Google

du 15 décembre 1848. Un extrait de ce tableau devra être produit à l'appui de toute réclamation présentée soit par un ouvrier, soit par la famille d'un ouvrier victime d'un accident quelconque survenu dans les travaux.

J'adresse ampliation de la présente décision à MM. les Ingénieurs en chef.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics.

Pour le Ministre et par autorisation :

Le Directeur du personnel et de la comptabilité,

RABEL.

(N° 130)

[10 mai 1897]

Trains ouvriers.

Messieurs les Administrateurs, jusqu'ici les compagnies de chemins de fer n'ont pas donné une publicité suffisante aux dispositions qu'elles ont adoptées pour le transport des ouvriers dans la banlieue de Paris et des centres industriels de province. Le fait a été constaté tout récemment au cours d'une discussion à la Chambre des députés, et le Gouvernement a accepté un ordre du jour tendant à ce que cette lacune fût comblée.

D'autre part, les renseignements concernant les trains ouvriers sont le plus souvent épars dans les tableaux de la marche générale des trains, de sorte que, pour faire un travail d'ensemble et à peu près uniforme, les bureaux de l'Administration centrale éprouvent de sérieuses difficultés et perdent surtout beaucoup de temps.

En vue de remédier à cet état de choses, aussi bien que pour entrer dans les vues du Parlement, je vous prie de vouloir bien publier, à chaque changement de service d'été et d'hiver, des affiches spéciales des trains ouvriers, avec toutes les indications utiles, et d'en joindre trois exemplaires à vos propositions de marche de trains relatives auxdits services. Vous voudrez bien, en outre, me faire parvenir également, pour les besoins de mes bureaux, deux séries de trois exemplaires chacune (l'une pour Paris, l'autre pour la province) du tableau dont ci-dessous le modèle :

Digitized by Google

RÉSEAU D .....

SERVICE DES TRAINS OUVRIERS DE OU POUR .....

SAISON D 189

TRAINS MIS A LA DISPOSITION DES OUVRIERS.

Ligne de ..... *à* .....

pour venir à Paris :

Train n°	arrivant à Paris à		matin (prend les ouvriers à partir de		située à	kil. de Paris).
Train n°	id.	a	matin (	id.	de	—

pour revenir de Paris :

Le matin. ...	Train n°	partant de Paris à	matin.
	Train n°	partant de Paris à	matin.
L'après-midi .	Train n°	partant de Paris à	après-midi.
	Train n°	partant de Paris à	après-midi.
Le soir	Train n°	partant de Paris à	soir.
	Train n°	partant de Paris à	soir.

Ligne de ..... *à* .....

Digitized by Google

En résumé, les ouvriers disposent, dans le service actuel :

1° *Sur la ligne de*.....

A l'arrivée à Paris, de	.....trains le matin.	
Au départ de Paris, de	.....trains le matin. .....trains l'après-midi. .....trains le soir.	Total : .....trains. Zone : .....kilomètres.

2° *Sur la ligne de*.....

.....

.....

3° *Sur la ligne de*.....

.....

.....

Veuillez m'accuser réception de la présente circulaire.
Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
TURREL.

Digitized by Google

LÉGISLATION ET STATISTIQUE ÉTRANGÈRES.

(N° 131)

ITALIE.

LOI

DU 27 DÉCEMBRE 1896

SUR

LES TRAMWAYS A TRACTION MÉCANIQUE

ET LES CHEMINS DE FER ÉCONOMIQUES.

TITRE I.

Tramways à traction mécanique.

Art. 1. — La concession du terrain de la route nécessaire pour l'établissement des tramways est de la compétence de l'autorité propriétaire de la route et ne pourra avoir une durée supérieure à soixante ans.

L'autorisation pour exploiter un tramway à traction mécanique est accordée par décret royal, sur la proposition du Ministre des Travaux publics, avant le commencement des travaux.

Art. 2. — Les tramways devront être établis sur les routes ordinaires, sauf dans les cas où quelque déviation partielle sera reconnue utile sur une faible étendue du parcours.

La voie sera établie au niveau de la route, de façon à présenter le moindre obstacle possible au mouvement charretier ordinaire, auquel devra toujours rester réservée une zone dont la largeur sera reconnue suffisante, par l'autorité cessionnaire de la route, pour la libre circulation et le libre croisement des véhicules,

Digitized by Google

ainsi que pour la sécurité des piétons lors du passage des trains.

L'approbation du Gouvernement est nécessaire dans le cas où cette largeur doit être inférieure à 4 mètres.

La ligne de plus grande saillie du matériel roulant appartenant à un tramway devra, sauf les cas exceptionnels reconnus par le Gouvernement, être éloignée au moins de 80 centimètres de tout obstacle fixe dont la hauteur dépasse 1m,20 au-dessus du niveau de la route.

Art. 3. — Après l'achèvement des travaux, il sera procédé à leur réception, avec le concours d'un représentant du Gouvernement, avant la mise en exploitation du tramway ou d'un de ses tronçons.

Art. 4. — L'approbation des types de matériel roulant ou des systèmes de locomotion télédynamique ou électrique est réservée au Gouvernement et devra être obtenue en même temps que l'autorisation d'exploiter, ou avant leur application, s'il s'agit d'innovations pendant l'exploitation même.

Art. 5. — Toutes les stations des tramways à traction mécanique et les haltes qui seront désignées par l'autorité préfectorale devront être reliées par un fil télégraphique ou téléphonique et munies des appareils nécessaires pour assurer le service de correspondance.

Le concessionnaire devra, en outre, installer, aux points de la ligne déterminés par l'autorité préfectorale, les signaux nécessaires et les appareils avertisseurs, préalablement approuvés par le Préfet, les autorités techniques de l'État entendues.

Art. 6. — La vitesse maxima des trains, qui sera fixée, sur les divers points du parcours du tramway, par le Préfet, les autorités techniques de l'État entendues, ne pourra dépasser, sur aucun tronçon de la ligne, 30 kilomètres à l'heure, lorsque les trains sont munis de freins continus ; dans le cas contraire, elle ne devra pas être supérieure à 20 kilomètres.

Le Préfet, d'accord avec les autorités techniques de l'État, prescrira les règles spéciales pour limiter la vitesse sur les tronçons à forte pente, dans les courbes et aux points dangereux, ainsi que dans la traversée des localités habitées et pendant les heures de nuit, de manière à garantir la sécurité des personnes et à assurer le prompt arrêt des trains.

Art. 7. — Le Préfet, d'accord avec les autorités techniques de l'État, déterminera, en tenant compte des conditions du profil altimétrique et planimétrique de la ligne : la limite maxima pour la composition des trains, le minimum du personnel à

Digitized by Google

affecter au service de chaque train et à l'entretien et à la surveillance de la ligne, et l'intervalle minimum entre deux trains consécutifs.

Art. 8. — Il appartient au Préfet d'approuver les horaires, en tenant compte des obligations résultant des actes de concession, qui pourront également déterminer les points spéciaux d'arrêt des trains.

Cette approbation sera considérée comme implicitement accordée quinze jours après la communication des horaires au bureau de la Préfecture, à moins que le Préfet n'ait fait parvenir au concessionnaire un avis contraire.

En ce qui concerne les trains spéciaux, il suffira d'en informer le Préfet en temps utile, en lui communiquant leur horaire et leur composition. Le silence du Préfet équivaudra à l'approbation.

Art. 9. — Lorsqu'il s'agit de lignes de tramways traversant le territoire de plusieurs provinces, les dispositions des précédents articles 6, 7 et 8 seront prises de concert par les Préfets respectifs; en cas de désaccord entre eux, le Ministre des travaux publics décide.

L'approbation des horaires mentionnés à l'article 8 appartient au Préfet de la province dans laquelle la Direction de l'exploitation de la ligne de tramway a son siège.

Art. 10. — Les tarifs maxima de transports seront fixés dans l'acte de concession par l'autorité propriétaire de la route. Toute augmentation ultérieure devra être également approuvée par elle.

Art. 11. — La surveillance de l'exploitation, en ce qui concerne la sécurité publique, appartient à l'autorité gouvernementale et sera régie par un règlement.

Pour des motifs de sécurité graves et constatés, le Gouvernement a la faculté de suspendre l'exploitation de la ligne, l'autorité propriétaire de la route entendue, lorsqu'il ne pourra être remédié à la situation; il peut également retirer toute autorisation.

Art. 12. — Les tramways seront soumis à une taxe kilométrique annuelle, à déterminer dans le décret portant l'autorisation d'exploiter. Cette taxe ne pourra pas dépasser 20 lires par kilomètre et devra être versée dans les caisses du Trésor pour couvrir les frais de surveillance.

En ce qui concerne les tramways existants, la contribution de chacun d'eux sera fixée par le Gouvernement dans la limite précitée.

Digitized by Google

TITRE II.

Chemins de fer économiques.

Art. 13. — Les chemins de fer économiques seront concédés par Décret royal sur la proposition du Ministre des travaux publics.

Ils devront être établis sur plate-forme spéciale, sauf les cas où le Gouvernement jugera opportun de concéder une partie du parcours sur des routes ordinaires avec assiette séparée.

Dans le cas où des ponts ou viaducs ne permettraient pas l'établissement d'une assiette séparée, on appliquera les dispositions des articles 2 et 6 de la présente loi.

Art. 14. — Les concessions de chemins de fer économiques ne pourront être accordées que pour une période de temps n'excédant pas soixante-dix ans.

Art. 15. — L'État pourra participer aux dépenses de construction et d'exploitation des chemins de fer économiques, pour les parties à établir sur plate-forme spéciale, par des subventions kilométriques à accorder d'après les règles établies dans les lois du 25 juillet 1887, n° 4785, et du 30 juin 1889, n° 6183, en tenant compte, pour le montant de ces subventions, des facilités consenties par la présente loi en faveur des concessionnaires.

Art. 16. — L'acte de concession déterminera, sur la proposition du concessionnaire, la quantité et le type de matériel roulant dont la ligne devra être pourvue en vue du service auquel elle est destinée.

Les cahiers des charges fixeront, pour chaque cas, la vitesse maxima et la composition des trains, en tenant compte des conditions de la ligne, et prescriront les mesures propres à concilier la sécurité de l'exploitation avec une économie rationnelle, spécialement en ce qui concerne le nombre et les attributions du personnel des trains et des stations, la composition et la circulation des trains.

L'acte de concession fixera, en outre, les tarifs maxima pour les transports des voyageurs, des bagages, des marchandises et des bestiaux. Ces tarifs ne pourront être supérieurs à ceux en vigueur sur les chemins de fer de l'État, sauf les cas où les systèmes spéciaux de traction nécessiteraient la surélévation des taux au-delà de cette limite.

Art. 17. — Lorsque la sécurité de l'exploitation le permettra, on pourra tolérer les arrêts des trains en pleine voie, même en l'absence de bâtiments, de double voie, de voies d'évitement et

Digitized by Google

d'appareils de la voie ; on pourra également autoriser l'utilisation, pour les stations, de bâtiments privés.

Art. 18. — Les installations devront permettre le passage des véhicules destinés au service de la ligne faisant l'objet de la concession et des autres lignes avec lesquelles on voudra établir un service commun.

Art. 19. — Le concessionnaire est obligé d'avoir le nombre d'agents nécessaires à l'entretien et à la surveillance de la ligne, de façon à assurer la libre circulation des trains et la transmission des signaux en usage.

Art. 20. — Pour les chemins de fer économiques établis sur plate-forme spéciale, la séparation d'avec les propriétés latérales, au moyen de clôtures fixes, ne sera pas obligatoire, sauf dans la traversée des localités où se trouve du bétail en liberté, et dans les endroits très fréquentés et dangereux, où la vitesse maxima des trains ne devra jamais dépasser 35 kilomètres à l'heure.

Art. 21. — On établira, le long des chemins de fer construits sur plate-forme spéciale, des maisonnettes ou guérites pour les gardiens et cantonniers chargés de veiller à l'entretien de la voie et à la sécurité de l'exploitation ; le nombre de ces constructions sera en rapport avec l'importance du mouvement de chaque ligne, avec les conditions particulières dans lesquelles elle se trouve et avec les circonstances locales.

Aux endroits où, de l'avis des autorités techniques de l'État, il n'y a aucun danger, on pourra permettre : la fermeture des passages à niveau au moyen de barrières manœuvrées à distance ; l'établissement de passages privés et de passages pour les piétons, fermés et manœuvrés par les usagers sous leur responsabilité ; et même l'installation de simples écriteaux aux passages peu fréquentés, en limitant toutefois, dans ce cas, la vitesse conformément aux dispositions de l'article précédent.

Art. 22. — Si la vitesse des trains ne dépasse pas 35 kilomètres à l'heure, la distance des maisons ou granges en bois ou en chaume pourra être réduite à 10 mètres seulement.

Art. 23. — Les demandes en concession, les projets et les cahiers des charges relatifs aux chemins de fer dont une certaine étendue doit être établie sur routes ordinaires, comme ceux visés par l'article 13, devront être accompagnés de l'approbation et du consentement de l'autorité propriétaire de la route.

Les modifications qui y auraient été apportées seront également soumises à l'approbation du même propriétaire, en tant qu'elles le concernent.

Digitized by Google

Un délégué de l'autorité propriétaire de la route interviendra dans la réception de la ligne.

Art. 24. — Le concessionnaire d'un chemin de fer dont une partie est située sur route ordinaire devra, s'il n'est pas statué autrement, pourvoir à tous les frais d'appropriation et d'arrangement de la route qui seraient occasionnés par l'établissement du chemin de fer pendant ou après sa construction, ainsi qu'aux frais résultant de la reprise de la route à l'expiration de la concession.

Art. 25. — A l'expiration de la concession et pour les tronçons sur route ordinaire, l'autorité propriétaire de cette dernière sera substituée au concessionnaire, avec les mêmes droits que ceux attribués à l'État pour les chemins de fer établis sur plate-forme spéciale.

Lorsqu'il y a plusieurs propriétaires intéressés, ils doivent décider au préalable s'ils entendent se constituer en syndicat (*consorzio*) dans les conditions prescrites par la loi du 29 juin 1873, n° 1475, pour conserver le chemin de fer, ou pour requérir la reprise de la route dont l'occupation a été concédée. Dans le premier cas, le Gouvernement représentera dans le syndicat (*consorzio*) les tronçons de ses propres routes ou les sections de chemins de fer établies sur assiette spéciale et qui reviennent de droit à l'État.

Art. 26. — A l'expiration du contrat, le concessionnaire ne pourra aliéner le matériel roulant, les outils et approvisionnements qu'après avoir fait remise de la route à ses propriétaires.

Art. 27. — Les facultés et les droits consentis en faveur de l'État par les articles 250 et 251 de la loi du 20 mars 1865, n° 2248, s'étendront également aux autorités propriétaires des tronçons de routes occupés par des chemins de fer économiques.

Art. 28. — En cas de déchéance du concessionnaire, le Gouvernement devra préalablement consulter les autorités propriétaires des routes ordinaires sur le point de savoir s'ils entendent que la marche indiquée dans les articles 253 et suivants de ladite loi soit suivie.

Si lesdits propriétaires se prononcent pour la continuation et l'achèvement des travaux, le Gouvernement a la faculté de délivrer la nouvelle concession par voie de licitation ou de traité privé, toutes les fois que la première enchère a été abandonnée.

Dans le cas où les propriétaires précités décideraient la reprise de la route ordinaire, la restitution devra se faire exclusivement à la charge et aux frais du concessionnaire déchu. En aucun cas, ce dernier n'aura droit à demander une indemnité pour les tra-

Digitized by Google

vaux exécutés ou pour les approvisionnements faits soit sur les tronçons établis en dehors des routes ordinaires, soit sur ceux qui empruntent ces routes.

Art. 29. — En cas de rachat, par le Gouvernement, d'un chemin de fer dont certains tronçons sont établis sur route ordinaire, l'État sera substitué au concessionnaire dans ses obligations vis-à-vis des autorités propriétaires de la route.

Art. 30. — Pour les chemins de fer établis sur routes ordinaires, un arrêté royal pourra, le Comité supérieur des chemins de fer et le Conseil d'État entendus, déléguer aux administrations provinciales une partie des attributions relatives à la surveillance et au contrôle qui, d'après la loi, ressortissent au Ministère des travaux publics.

Art. 31. — La zone libre à maintenir sur les tronçons de routes ordinaires empruntés pour les chemins de fer économiques devra avoir une largeur de 5 mètres au minimum.

Art. 32. — Ladite zone sera séparée de celle réservée au chemin de fer de la façon qui sera indiquée dans l'acte de concession (haies, palissades, murs), en tenant compte des conditions spéciales dans lesquelles se trouve la localité traversée, sauf les exceptions dont il est question à l'article 13.

Art. 33. — Pour les sections de chemins de fer établies sur routes ordinaires, la limite maxima de la vitesse absolue des trains ne pourra dépasser 30 kilomètres à l'heure.

Dans la traversée des localités habitées, aux passages à niveau et sur les tronçons communs avec la voie carrossable, on appliquera des mesures spéciales de sécurité, conformément à ce qui a été prescrit plus haut pour les tramways à traction mécanique.

Art. 34. — Les prescriptions en vigueur concernant la distance à ménager pour la construction de maisons, granges ou hangars, ne seront pas applicables aux tronçons de chemins de fer sur routes ordinaires.

Art. 35. — Il est interdit à toute personne étrangère au service de s'introduire, de circuler ou de s'arrêter dans les dépendances du chemin de fer lorsqu'il est établi sur assiette spéciale, excepté aux endroits donnant accès aux trains ou aux bureaux d'expédition des marchandises, aux passages à niveau lorsqu'ils sont ouverts par le personnel du chemin de fer, et aux passages privés et pour piétons; en outre, il est défendu d'y introduire des animaux et d'y faire circuler ou stationner des voitures ou machines étrangères au service.

Cette interdiction n'est pas applicable aux fonctionnaires

Digitized by Google

administratifs ou politiques, aux agents de la force publique, de la sûreté publique et de l'Administration des Finances de l'État à désigner par le Ministre des travaux publics, qui déterminera également, les concessionnaires entendus, les mesures opportunes de précaution à prendre.

Art. 36. — Au lieu de la taxe de 13 0/0 sur le prix du transport au profit du Trésor, on appliquera la taxe sur les transports à petite vitesse aux produits des trains de voyageurs composés exclusivement de voitures de la dernière classe et organisés par l'exploitant, d'accord avec le Gouvernement, pour les services suburbains des grandes villes, ou pour les services locaux, ou encore à l'occasion de marchés importants, avec une vitesse de marche n'excédant pas 30 kilomètres à l'heure et avec des facilités de service spéciales.

Art. 37. — Le Gouvernement aura la faculté d'accorder, en tout ou en partie, aux chemins de fer économiques déjà existants et à d'autres voies ferrées publiques, les facilités de construction, d'exploitation et autres résultant de la présente loi.

TITRE III.

Dispositions communes et transitoires.

Art. 38. — Les demandes en concession de chemins de fer économiques et celles relatives à l'autorisation d'exploiter des tramways à traction mécanique devront être accompagnées des documents mentionnés à l'article 244 de la loi sur les travaux publics du 20 mars 1865, n° 2248.

En ce qui concerne les chemins de fer économiques, dont certains tronçons doivent être établis sur les routes ordinaires, ainsi que les tramways, la preuve que le consentement du propriétaire de la route a été obtenu devra être fournie par la présentation de l'acte de concession du terrain de la route.

Lorsque les routes à emprunter par un chemin de fer économique ou par un tramway appartiennent à différents propriétaires, il sera établi un syndicat (*consorzio*) dans les conditions déterminées par la loi du 29 juin 1873, n° 1475.

Les provinces, les communes et autres corps moraux pourront, si l'intérêt local est en jeu, accorder des subsides aux chemins de fer économiques, de préférence sous forme de subvention kilométrique, à partir du jour où la ligne est mise en exploitation, en se conformant à l'article 2 de la loi du 23 juil-

Digitized by Google

let 1894, n° 340. Il pourra être dérogé aux dispositions de cet article, dans le cas où l'utilité publique l'exigerait, en vertu d'un Décret royal rendu sur avis favorable du Conseil d'État.

Il est interdit aux provinces, communes et autres corps moraux d'accorder une garantie quelconque des recettes kilométriques.

Art. 39. — Les tramways et les chemins de fer économiques ne pourront être exploités par les provinces, communes et corps moraux ou syndicats (*consorzii*). Leur exploitation doit être confiée à l'industrie privée.

Art. 40. — Les autorités propriétaires de la route à emprunter pour l'établissement des chemins de fer économiques ou des tramways devront exiger des concessionnaires un cautionnement en garantie des obligations assumées par eux, et elles pourront, en outre, prétendre au paiement d'une redevance ou à une participation aux bénéfices.

Art. 41. — Le droit d'expropriation pour cause d'utilité publique, à exercer en conformité des lois, est accordé aux tramways à traction mécanique et aux chemins de fer économiques, quel qu'en soit le type.

Art. 42. — Les concessionnaires de chemins de fer établis sur des routes ordinaires et les exploitants de tramways ne pourront prétendre à aucune indemnité dans le cas où ils seraient obligés de suspendre temporairement l'exploitation pour cause de travaux d'entretien, de réparations et de réfection à faire aux dites routes, et ils devront, au besoin, déplacer la voie.

Ils sont d'ailleurs obligés, sauf conventions spéciales, d'entretenir à leurs propres frais la zone occupée par la voie, et, s'il s'agit de tramways, une zone s'étendant jusqu'à 0m,50 du rail intérieur vers l'axe de la route, y compris les constructions et les ouvrages d'art, même s'ils appartiennent à des tiers. Ils devront également contribuer proportionnellement aux frais d'enlèvement de la neige sur la route.

Art. 43. — Dans le cas où d'autres concessionnaires de chemins de fer ou de tramways non concurrents auraient l'intention de se servir d'un tronçon de ligne déjà concédé et construit, le Gouvernement pourra imposer l'usage en commun de ce tronçon, en fixant le taux de l'indemnité y relative.

L'Administration gouvernementale se réserve la faculté d'autoriser la traversée à niveau des différents chemins de fer ou tramways et de déterminer les conditions de cette traversée.

Art. 44. — Les agents des tramways et des chemins de fer économiques établis sur les routes ordinaires doivent être assimilés

Digitized by Google

aux agents de police des routes, pour faire observer les prescriptions de la police des routes sur les tronçons de ces voies parcourus par le tramway ou le chemin de fer économique.

Art. 45. — Les concessionnaires de chemins de fer économiques et de tramways seront tenus d'expédier et transporter gratuitement les correspondances postales, de les faire recevoir, par leurs agents, du personnel de l'Administration des Postes et remettre dans les diverses stations.

Ils seront également obligés d'assurer le transport des colis postaux contre paiement de 8 centimes par colis jusqu'à 3 kilogrammes, et de 12 centimes par colis de 3 à 5 kilogrammes.

Si la limite maxima du poids actuellement admis pour les colis postaux venait à être augmentée, ladite somme sera majorée de 2 centimes par chaque kilogramme en plus, sans préjudice des conventions spéciales actuellement existantes.

Art. 46. — Tous les tramways existants ou concédés au moment de la promulgation de la présente loi tomberont sous l'application des dispositions qu'elle contient, en tant que celles-ci ne sont pas contraires aux droits explicitement acquis en vertu de conventions contractuelles, ou qu'elles ne modifient pas les conditions des concessions en vigueur.

Les concessionnaires soumettront leurs tarifs en vigueur à l'approbation des propriétaires des routes, et déclareront, dans le délai d'un an, s'ils entendent que leurs lignes soient considérées comme tramways ou classées parmi les chemins de fer économiques, en tenant compte des droits acquis.

Ce classement aura lieu à la suite de l'inspection des délégués du Gouvernement, le Comité supérieur des chemins de fer entendu; il sera dressé ensuite un acte spécial modifiant l'acte de concession préexistant.

Si, dans le délai d'un an, le concessionnaire n'a pas usé de son droit d'option, le Gouvernement pourvoiera d'office au classement des tramways de la façon indiquée au paragraphe précédent.

Dans le même délai et en suivant les mêmes procédés, les concessionnaires de chemins de fer publics pourront demander que ceux-ci soient classés parmi les chemins de fer économiques.

Art. 47. — Les dispositions de la loi du 20 mars 1865, n° 2248, resteront en vigueur pour les tramways et les chemins de fer économiques faisant l'objet de la présente loi, en tant que ces dispositions peuvent leur être applicables et ne sont pas en désaccord avec les articles précédents.

Digitized by Google

PERSONNEL.

(N° 132)

I. — INGÉNIEURS.

1° PROMOTIONS.

Décret du 9 juin 1897. — Sont nommés Ingénieurs ordinaires de 3e classe au Corps national des Ponts et Chaussées, pour prendre rang à dater du 16 juin 1897, les Elèves-Ingénieurs hors de concours dont les noms suivent :

MM. **Suquet** (Louis),
Riboud (Paul),
Ourson (Henri),
Lahaussois (Maurice),
Sarazin (Gaston),
Bérengier (Marius),
Guyot (Joseph),
Bory (Pierre),
Ninck (André),
Garau (Marcel),
Joyant (Edouard),
Conte (Léandre),
Ruffieux (René),
Lehcuchu (Georges).

2° SERVICE DÉTACHÉ.

Arrêté du 14 juin 1897. — M. **Stoclet**, Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Lille, au service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer du Nord, est mis à la disposition du Préfet du département du Nord, pour remplir les fonctions d'Agent voyer en Chef de ce département.

M. **Stoclet** sera considéré comme étant en service détaché.

Digitized by Google

3° CONGÉ.

Arrêté du 18 *mai* 1897. — Un congé d'un an, sans traitement, est accordé pour affaires personnelles à M. **Chateau**, Ingénieur ordinaire de 2e classe attaché, à la résidence de Rouen, au service de la 4e section de la navigation de la Seine.

4° CONGÉ RENOUVELABLE.

Arrêté du 24 *mai* 1897. — M. **Boutan** (Paul), Ingénieur en Chef de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester, en qualité d'Ingénieur-Conseil, au service de la Compagnie générale des Eaux, de la Compagnie générale des Eaux pour l'étranger et de la Compagnie des Eaux de Constantinople et, en qualité de Directeur, au service de la Compagnie des Eaux-vannes, à la résidence de Paris.

5° DISPONIBILITÉ.

Arrêté du 1er *juin* 1897. — M. **Mancel**, Ingénieur en Chef de 1re classe, chargé du service ordinaire du département de Seine-et-Marne et d'un service de chemins de fer, est mis en disponibilité, avec demi-traitement, pour raisons de santé pendant six mois.

6° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 13 *mai* 1897. — Le service ordinaire du département de la Drôme, qui forme actuellement trois arrondissements d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, est réparti ainsi qu'il suit en deux arrondissements :

1° *Arrondissement de Valence.*

Route nationale n° 7 et annexes.....	73 kil.
Route nationale n° 92.....	27 —
Reconstruction du pont de Valence.	
Entretien du pont suspendu de Saint-Vallier.	
Navigation de l'Isère.....	41 —

Digitized by Google

M. **Godard** (Thélémaque), Ingénieur ordinaire de 2e classe, à Valence, attaché, en outre, au service de la navigation du Rhône et au service du Contrôle des études et travaux du chemin de fer d'Orange au Buis.

2° *Arrondissement de Montélimar.*

Route nationale n° 7	40 kil.
Route nationale n° 93	93 —
Route nationale n° 94	66 —
Navigation de la Drôme	68 —
Navigation du Bez	8 —

M. **Guiotton**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, à Montélimar, attaché, en outre, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Nyons à Pierrelatte.

Les Ingénieurs des deux arrondissements sont respectivement chargés du service hydraulique dans l'étendue de leur circonscription.

Par suite de la présente réorganisation, l'emploi d'Ingénieur ordinaire actuellement occupé, à la résidence de Crest, par M. **Donnier**, Sous-Ingénieur des Ponts et Chaussées, est supprimé.

Arrêté du 18 *mai* 1897. — M. **Pasteur** (Aristide), Conducteur de 1re classe, faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Sisteron, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Béthune, en remplacement de M. **Aubert**, appelé à une autre destination.

M. **Pasteur** continuera de remplir les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Idem. — M. **Bavoillot** (Raoul), Conducteur de 2e classe, à Bône, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Batna et du 5e arrondissement du service de la 4e circonscription du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer algériens, en remplacement de M. **Le Court**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

M. **Bavoillot** remplira les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Arrêté du 24 *mai.* — M. **Devin**, Sous-Ingénieur à Mont-de-Marsan, est chargé, à la résidence de Saint-Amand, des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Dubreuque**, précédemment appelé à une autre destination, savoir :

Digitized by Google

1° Service ordinaire du département du Cher, — arrondissement du Sud;

2° Canal du Berry, — 1er arrondissement;

3° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Doërr** (1er arrondissement, — ligne de La Guerche à Châteaumeillant).

Arrêté du 24 mai 1897. — Le service de Construction et de Contrôle de travaux du chemin de fer de Mazamet à Bédarieux (M. **Parlier**, Ingénieur en Chef) est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer du Midi.

Arrêté du 28 mai. — M. **Brosselin**, Inspecteur Général de 1re classe, Membre de la Commission des annonces des crues, est nommé Président de cette Commission, en remplacement de M. **Fargue**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

M. **Brosselin** remplacera également M. **Fargue** dans la Direction du service central hydrométrique du bassin de la Seine et dans la Direction du service spécial des jaugeages des cours d'eau.

Idem. — M. **Salva**, Inspecteur Général de 1re classe, est nommé Membre de la Commission des annonces des crues, en remplacement de M. **Brosselin**.

Idem. — M. **Salva**, Inspecteur Général de 1re classe, est nommé Membre de la Commission des Phares, en remplacement de M. **Fargue**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Idem. — M. **Marquetty** (Ernest), Conducteur de 2e classe, détaché au service des Travaux publics du Dahomey et remis à la disposition du Ministère des Travaux publics, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Sisteron, en remplacement de M. **Pasteur**, appelé à une autre destination.

Arrêté du 1er juin. — M. **Heude**, Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département du Loiret et d'un service de chemins de fer, est chargé des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Mancel**, mis en disponibilité pour raisons de santé, savoir :

1° Service ordinaire du département de Seine-et-Marne;

Digitized by Google

2° Service des chemins de fer de :
Brie-Comte-Robert à Verneuil ;
Verneuil à Marles ;
Raccordement de Boissy-Saint-Léger ;
Esbly à Coulommiers ;
Provins à Esternay.

Arrêté du 1er juin 1897. — M. **Renardier**, Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département de l'Aveyron et d'un service de chemins de fer, est chargé du service ordinaire du département du Loiret et du service des études du chemin de fer d'Étampes à la ligne d'Argent à Beaune-la-Rolande, en remplacement de M. **Heude**.

Arrêté du 9 juin. — M. **Le Cornec**, Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Toulouse, aux services du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer d'Orléans et du Midi, est chargé du service ordinaire du département de l'Aveyron et du service des chemins de fer de Tournemire au Vigan, de Carmaux à Rodez, — section comprise entre l'extrémité de la culée, rive droite, du viaduc sur le Viaur et Rodez, — et d'Espalion à la ligne de Rodez à Millau, en remplacement de M. **Renardier**.

M. **Le Cornec** remplira les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Idem. — Les Élèves-Ingénieurs des Ponts et Chaussées hors concours nommés Ingénieurs ordinaires de 3e classe, pour prendre rang à dater du 16 juin 1897, reçoivent les destinations suivantes :

1° M. **Suquet** est chargé, à la résidence de Troyes, de l'arrondissement de l'ouest du service ordinaire du département de l'Aube et attaché au service de la navigation de l'Aube et du canal de la Haute-Seine (nouvelle organisation).

2° M. **Riboud** est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Privas et du 2e arrondissement (lignes de la Voulte-sur-Rhône au Cheylard et du Cheylard à Yssingeaux) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Gros**, en remplacement de M. **Dubois**, précédemment appelé à une autre destination.

3° M. **Ourson** est attaché, à la résidence de Besançon, au service ordinaire du département du Doubs, en remplacement de M. **Le Conte**, précédemment appelé à un autre service.

4° M. **Lahaussois** est chargé, à la résidence de Dunkerque, du

Digitized by Google

1er arrondissement du service maritime du département du Nord, en remplacement de M. **Corbeaux**, précédemment appelé à un autre service.

5° M. **Sarazin** est chargé, à la résidence de Verdun, de l'arrondissement du Nord du service ordinaire du département de la Meuse et du 2e arrondissement du service du canal de l'Est (branche nord), en remplacement de M. **Roussel**, Sous-Ingénieur, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

6° M. **Bérengier** est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Digne et du 1er arrondissement (lignes de Digne à Saint-André et de Digne à Barcelonnette) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Zürcher**, en remplacement de M. **Margaine**, précédemment appelé à un autre service.

7° M. **Guyot** est chargé, à la résidence d'Auch, de l'arrondissement de l'Est et du service ordinaire du département du Gers et attaché, en outre, au service hydrométrique des bassins de la Save, du Gers et de la Baïse, en remplacement de M. **Daudé**, Sous-Ingénieur, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

8° M. **Bory** est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Rennes, du 1er arrondissement du service maritime du département d'Ille-et-Vilaine et de l'arrondissement unique (lignes de Châteaubriant à Ploermel et de la Brohinière à Dinan) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Rousseau**, en remplacement de M. **Michel**, précédemment mis en service détaché.

9° M. **Ninck** est chargé, à la résidence de Bar-le-Duc, de l'arrondissement du Sud du service ordinaire du département de la Meuse, du 1er arrondissement du service du canal de la Marne au Rhin, et de l'arrondissement unique (lignes de Vitry-le-François à Lérouville et de Brienne à Sorcy) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Küss**, en remplacement de M. **Bardot**, précédemment mis en service détaché.

10° M. **Garau** est attaché, à la résidence de Carcassonne, au service ordinaire du département de l'Aude, en remplacement de M. **Maillebiau**, décédé.

11° M. **Joyant** est chargé de l'arrondissement du Sud du service ordinaire du département de Meurthe-et-Moselle, en remplacement de M. **Imbeaux**, précédemment appelé à un autre service.

La résidence de M. **Joyant** est fixée à Lunéville.

12° M. **Conte** est attaché, à la résidence de La Roche-sur-Yon, au service ordinaire du département de la Vendée et au service du chemin de fer de Cézais-Vouvant à Chantonnay (M. **Lasne**,

Digitized by Google

Ingénieur en chef), en remplacement de M. **Lorieux**, précédemment appelé à un autre service.

13° M. **Ruffieux** est chargé, à la résidence de Montluçon, de l'arrondissement de l'Ouest du service ordinaire du département de l'Allier, en remplacement de M. **Dupin**, précédemment chargé des fonctions d'Ingénieur en Chef.

14° M. **Lehouchu** est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Saint-Malo, et du 2e arrondissement du service maritime du département d'Ille-et-Vilaine, en remplacement de M. **Guillet**, précédemment appelé à un autre service.

Arrêté du 9 juin 1897. — Le service du Contrôle de l'exploitation de la ligne de Corbeil à Melun et à Montereau (réseau de Paris-Lyon-Méditerranée) est rattaché, savoir :

1° Pour le Contrôle de la voie et des bâtiments :

Au 1er Arrondissement d'Ingénieur ordinaire, à Paris ;

2° Pour le Contrôle de l'exploitation technique :

Au 1er Arrondissement d'Ingénieur ordinaire, à Paris;

3° Pour le Contrôle de l'exploitation commerciale :

De Corbeil à Melun, à la 2e circonscription d'Inspecteur à Paris ; et de Melun à Montereau, à la 1re circonscription ;

4° Pour la surveillance administrative :

De Corbeil à Melun, au Commissariat de Corbeil ; et de Melun à Montereau, à celui de Moret.

Par le même Arrêté, les circonscriptions des Commissariats de surveillance administrative des chemins de fer de Paris, Corbeil, Montargis et Moret sont fixées à nouveau ainsi qu'il suit, savoir :

Commissariat de Paris :

De Paris à Melun gare comprise (disque avancé, côté Moret, Montereau et Corbeil, — 44km,1.

La limite à Villeneuve-Saint-Georges (côté Juvisy) reste la même que précédemment.

Commissariat de Corbeil :

De Villeneuve à Malesherbes (disque avancé de la bifurcation de Filay, côté Montargis) ;

De Malesherbes à Bourron (disque avancé de la bifurcation, côté Malesherbes) ;

De Corbeil à Melun (disque avancé côté Corbeil), — 115 kil.

Commissariat de Montargis :

L'origine du Commissariat prise au disque avancé de la bifur-

Digitized by Google

cation de Bourron (côté Montargis) est reportée au disque avancé de la bifurcation de Filay, même côté.

Commissariat de Moret :

De Melun (disque avancé, côté Moret) à Montereau par Moret (disque avancé côté Moret) ;

De Moret à Montargis (disque avancé côté Moret) ;

De Melun (disque avancé côté Montereau) à Montereau (disque avancé côté Melun) par Vulaines, — 120 kilomètres.

A Bourron la circonscription s'étendra jusqu'au disque avancé de la bifurcation de Malesherbes (côté Malesherbes) sur la ligne de Malesherbes.

Arrêté du 12 juin 1897. — M. **Baume**, Ingénieur en Chef de 1re classe chargé, à la résidence de Paris, des fonctions de Contrôleur Général de l'exploitation commerciale des chemins de fer du Nord, est chargé, à la même résidence, du service du contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer du Nord, en remplacement de M. **Nivoit**, nommé Inspecteur Général des Mines.

Décision du 14 juin. — M. **Mallet** (Désiré), Conducteur principal attaché, à la résidence de Lille, au service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer du Nord, est chargé de l'intérim du 3e arrondissement du même service, jusqu'à la désignation du successeur de M. l'Ingénieur **Stoclet**.

Idem. — M. **Tourniaire** (Carmel), Sous-Ingénieur précédemment admis à faire valoir ses droits à la retraite, cesse définitivement d'être chargé des services qui lui sont confiés à la résidence de Castellane.

Idem. — M. **Laugier** (Maximin), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département des Basses-Alpes, est chargé de l'intérim du service ordinaire de l'arrondissement de Castellane et des 2es arrondissements des services de chemins de fer respectivement confiés à MM. les Ingénieurs en Chef **Zürcher** et **Périer**, jusqu'à la désignation du successeur de M. le Sous-Ingénieur **Tourniaire**.

Idem. — Le service ordinaire du département du Doubs, divisé en deux arrondissements d'Ingénieur ordinaire, est réparti comme il suit en trois arrondissements :

Digitized by Google

1° *Arrondissement du Nord.*

Service ordinaire des arrondissements administratifs de Montbéliard et de Baume-les-Dames (partie) :

M. Sittler, Ingénieur ordinaire de 1re classe à Besançon, chargé, en outre, de l'arrondissement du Nord du service du canal du Rhône au Rhin.

2° *Arrondissement du Sud.*

Service ordinaire de l'arrondissement administratif de Pontarlier :

M. Laureaux, Sous-Ingénieur à Besançon, chargé, en outre, de l'arrondissement du Sud du service du canal du Rhône au Rhin et de l'arrondissement unique du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Mouret**.

3° *Arrondissement du Centre.*

Service ordinaire des arrondissements administratifs de Besançon et de Baume-les-Dames (partie).

M. Ourson, Ingénieur ordinaire de 3e classe, à Besançon, attaché, en outre, au Contrôle de construction et d'exploitation des chemins de fer d'intérêt local.

Arrêté du 14 juin 1897. — **M. Laureaux** (Bernard), Sous-Ingénieur attaché, à la résidence de Besançon, au service du canal du Rhône au Rhin et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Mouret**, est chargé, à la même résidence, de l'arrondissement du Sud du service ordinaire du département du Doubs (nouvelle organisation).

Il reste d'ailleurs chargé de l'arrondissement du Sud du service du canal du Rhône au Rhin et de l'arrondissement unique du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Mouret**.

Décision du 16 juin. — **M. Mouret**, Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département du Doubs, est autorisé à exercer, en outre, les fonctions d'Agent voyer en Chef de ce département.

Idem. — **M. Sittler**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché au service ordinaire du département du Doubs, est autorisé à

Digitized by Google

exercer, en outre, les fonctions d'Agent voyer en Chef adjoint de ce département.

Décision du 21 juin 1897. — Sont admis à la 1re classe les Élèves-Ingénieurs de 2e classe ci-après désignés :

MM. **Mayer** (Eugène),
Parent,
Willemin,
Claudet,
Le Gavrian,
Richard,
Alexandre (Paul),
Reynès (André),
Gilles dit **Cardin,**
Leverve,
Métivet,
Guillot (Paul).

MM. **Coblentz,**
de Mollins,
Houpeurt,
Tartrat,
Imbs,
Conché,
Doniol (Albert),
Prompsal,
Théron,
Pouyanne (Albert),
Oppenheim,
Tintant.

M. **Lœwy,** empêché par raison de santé de terminer ses examens, ne sera classé qu'après avoir satisfait aux dispositions réglementaires.

II. — Sont admis à la 2e classe les Élèves-Ingénieurs de 3e classe ci-après désignés :

MM. **Labordère,**
Bodin,
Vasseur,
Delemer,
Lombard.

MM. **Vincent,**
Mayer (Georges),
Lefébure,
Duval.

Décision du 25 juin. — Sont chargés de l'intérim des services précédemment confiés, à la résidence de Mont-de-Marsan, à M. le Sous-Ingénieur **Devin,** les Conducteurs ci-après désignés, savoir :

M. **Noinski** (Alfred), Conducteur principal : arrondissement du Nord-Est du service ordinaire du département des Landes,

3e arrondissement du service maritime ;

M. **Ané** (François), Conducteur de 1re classe :

1er arrondissement du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Marchat.**

Digitized by Google

II. — CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS

Sont nommés Conducteurs de 4e classe les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

18 *mai* 1897. — M. **Péhourcq** (Jean), Commis, Concours de 1894, — n° 148, Haute-Loire, service ordinaire.

24 *mai*. — M. **Paluel-Marmont** (Georges), Commis, Concours de 1895, — n° 19, Lot-et-Garonne, service des études et travaux du chemin de fer de Villeneuve-sur-Lot à Falgueyrat.

Idem. — M. **Peytavin** (Adrien), Commis, Concours de 1895, — n° 84, service de l'Administration des chemins de fer de l'État. Il sera considéré comme étant en service détaché.

1er *juin*. — M. **Cazaentre** (Joseph), Commis, Concours de 1893, — n° 129, Indre, service ordinaire.

Idem. — M. **Auréjac** (Louis), Commis, Concours de 1894, — n° 105, Lot, service ordinaire.

Idem. — M. **Audebert** (Pierre), Commis, Concours de 1894, — n° 146, Cher, service ordinaire.

3 *juin*. — M. **Boyer** (Adrien), Commis, Concours de 1895, — n° 74, Haute-Savoie, service ordinaire.

14 *juin*. — M. **Orcel** (Édouard), Commis, Concours de 1895, — n° 58, Seine, service de la 2e section de la navigation de la Seine.

Idem. — M. **Thévenard** (Claude), déclaré admissible par la Commission instituée en vertu de la loi du 18 mars 1889, sur le rengagement des sous-officiers, Constantine, service ordinaire de la circonscription de Philippeville.

2° AVANCEMENTS.

Arrêté du 20 *mai* 1897. — Les Conducteurs des Ponts et Chaussées dont les noms suivent, détachés au service des Travaux publics des Colonies, sont élevés, savoir :

Digitized by Google

De la 2e à la 1re classe :

MM. **Langon** (Amand), détaché en Annam et au Tonkin.
Barré (Louis), détaché en Annam et au Tonkin.

De la 3e à la 2e classe :

MM. **Solomiac** (Émile), détaché en Annam et au Tonkin.
Teissier (Georges), détaché en Annam et au Tonkin.
Chatry (Théodore), détaché en Annam et au Tonkin.
Rouen (Léon), détaché en Annam et au Tonkin.
Gosse (Félix), détaché en Annam et au Tonkin.
Lorans (Ludovic), détaché en Annam et au Tonkin.
Philippot (Paul), détaché au Dahomey.
Tessarech (Antoine), détaché au Cambodge.

Et de la 4e à la 3e classe :

MM. **Guermeur** (Charles), détaché en Annam et au Tonkin.
Rojouan (Félix), détaché en Annam et au Tonkin.
Lasserand (Émile), détaché en Annam et au Tonkin.
Jaffrès (Henri), détaché en Annam et au Tonkin.
Menu (Théodore), détaché en Annam et au Tonkin.
Ménard (Henri), détaché au Cambodge.
Palu (Arnaud), détaché à Madagascar.

Arrêté du 3 juin 1897. — Est élevé de 3.400 francs à 3.800 francs le traitement des Conducteurs principaux des Ponts et Chaussées dont les noms suivent :

MM. **Probesteau**, Finistère, service maritime, 12e inspection.
Duron (Félix), Creuse, réseau d'Orléans (Voie et Bâtiments), Orléans.
Boidot, Nièvre, canal du Nivernais, 5e inspection.
Poncet, Ain, service ordinaire, 6e inspection.
Létivant, Ille-et-Vilaine, service ordinaire, 12e inspection.
Thomas (Joseph), Seine-et-Oise, navigation de la Seine (3e section), 2e inspection.
Poëtvin, Sarthe, service ordinaire, 13e inspection.
Chambaud, Haute-Loire, service ordinaire, 6e inspection.
Mahé (Eugène), Oran, en disponibilité pour raisons de santé, 15e inspection.
Beff, Vaucluse, réseau Paris-Lyon-Méditerranée (Voie et Bâtiments), Paris-Lyon-Méditerranée.

Digitized by Google

MM. **Lhôte**, Seine, service municipal de la ville de Paris, service municipal, en service détaché.

Bimbenet, Loir-et-Cher, Administration des chemins de fer de l'État, État, en service détaché.

Caillas (Émile), Seine, en disponibilité pour raisons de santé.

Nebel, Seine, service municipal de la Ville de Paris, service municipal, en service détaché.

Martin (Jean-Émile), Aveyron, service ordinaire, 9e inspection.

Evrart (Pierre), Pas-de-Calais, service ordinaire, 3e inspection.

Caroulle, Nord, voies navigables, 3e inspection.

Bonnard (Ange), Seine, service municipal de la ville de Paris, service municipal, en service détaché.

Chamuel, Vendée, service ordinaire, 11e inspection.

Proust (Amédée), Seine, réseau de l'Ouest (Voie et Bâtiments), Ouest.

Humbert (Florent), Cher, service ordinaire, 14e inspection.

Vicq, Meurthe-et-Moselle, service ordinaire, 4e inspection.

Lairain, Vienne, service de l'Hydraulique agricole, Agriculture, en service détaché.

Pistre, Hérault, service ordinaire, 9e inspection.

Groniez, Nord, service ordinaire, 3e inspection.

Leboucher, Seine, service ordinaire, 1re inspection.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1er mai 1897.

Arrêté du 3 juin 1897. — Sont promus au grade de Conducteur principal les Conducteurs des Ponts et Chaussées de 1re classe dont les noms suivent :

MM. **Grégoire** (Benoît), Loire, service ordinaire, 6e inspection.

Bénard, Ille-et-Vilaine, service municipal de la Ville de Saint-Malo, 12e inspection, en service détaché (1er avril 1897).

Grézy, Seine, réseau du Nord (Voie et Bâtiments), Nord.

Arnould (Frédéric), Oran, service ordinaire et chemin de fer, Chemins de fer algériens, 15e inspection.

Monribot, Tarn-et-Garonne, service ordinaire, 9e inspection, faisant fonctions d'Ingénieur.

Delagrée, Ille-et-Vilaine, service ordinaire, 12e inspection.

Digitized by Google

MM. **Vadora**, Alpes-Maritimes, service ordinaire, 8e inspection.

Lemoine (Alcide), Haute-Marne, service de navigation (M. **Cadart**), 4e inspection.

Haurie, Seine, direction de l'inspection du réseau de l'État, État.

Compain, Indre, chemins de fer (M. **Faure**), Orléans.

Lacotte (Émile), Charente, service ordinaire, 11e inspection.

Mercier (Edmond), Seine-et-Oise, chemins de fer (M. **Heude**), Orléans.

Fournier (Perrin), Nièvre, navigation de la Loire (2e section), 14e inspection.

Charpentier (Jean), Lot-et-Garonne, navigation de la Garonne et contrôle du canal latéral, Midi.

Salsas, Hérault, service de l'Hydraulique agricole, Agriculture, en service détaché.

Aubert (Louis), Oise, service ordinaire, 2e inspection, Agriculture.

Ordonnaud, Charente, service ordinaire, 11e inspection, Agriculture.

Havart, Aisne, service ordinaire, 3e inspection.

Bourdeau (Pierre), Charente-Inférieure, service ordinaire, 11e inspection.

Delavoie, Charente-Inférieure, service ordinaire, 11e inspection.

Bessière, Gironde, chemins de fer (M. **Strohl**), Midi.

Bastien (Hippolyte), Meurthe-et-Moselle, service de l'Hydraulique agricole, Agriculture, en service détaché.

Rocher (Louis), Loire, navigation de la Loire (2e section), 14e inspection.

Louvel, Orne, services ordinaire et de chemin de fer (M. **du Boys**), 13e inspection, Ouest.

Guérin (Stanislas), Oise, service ordinaire, 2e inspection.

Fouré (Désiré), Somme, réseau du Nord et de l'Ouest (Voie et Bâtiments), Nord-Ouest.

Lepeltier, Seine, service municipal de la Ville de Paris, service municipal, en service détaché.

Carré (Charles), Seine-et-Marne, navigation de la Seine (1re section, 1re division), 14e inspection.

Blanchet (Henri), Calvados, service ordinaire, 2e inspection.

Chambon (François), Drôme, navigation du Rhône, 7e inspection.

Digitized by Google

MM. **Raons**, Hérault, service ordinaire, 9e inspection.

Gaillard (Alphonse), Hérault, service ordinaire, 9e inspection.

Derain, Pas-de-Calais, service ordinaire, 3e inspection, Agriculture.

Grept, Doubs, service ordinaire, 5e inspection.

Bobard, Rhône, navigation de la Saône, 5e inspection.

Rigaud (Jules), Vaucluse, navigation du Rhône, 7e inspection.

Croixmarie (Maximilien), Loiret, service municipal de la ville d'Orléans, 14e inspection, en service détaché.

Favier (Charles), Basses-Pyrénées, service maritime, 10e inspection.

Fragues (François), Landes, service ordinaire, 10e inspection, Agriculture.

Desse, Gironde, service maritime, 10e inspection, Phares.

Agostini (Alcipiède), Corse, service ordinaire, 8e inspection, Agriculture.

Huan, Finistère, service ordinaire, 12e inspection.

Legendre (Eugène), Seine, service ordinaire, 1re inspection.

Gœpfert, Meurthe-et-Moselle, canal de la Marne au Rhin, 4e inspection.

Favard, Charente-Inférieure, service maritime, 11e inspection.

Prouteau, Vendée, service ordinaire, 11e inspection, agriculture.

Pelletier (Paul), Marne, navigation de la Marne (M. **Bourguin**), 4e inspection.

Cochin, Seine-et-Marne, service ordinaire, 1re inspection.

Rose (Alfred), Nord, navigation entre la Belgique et Paris, 3e inspection.

Pellier (Joseph), Mayenne, service ordinaire, 13e inspection.

Charrier (Aimable), Loire-Inférieure, canal de Nantes à Brest (1re section), 12e inspection.

Rocher (Auguste), Orne, services ordinaire et de chemin de fer (M. **du Boys**), 13e inspection, Ouest.

Costesèque, Constantine, circonscription de Philippeville, 15e inspection.

Benque, Constantine, circonscription de Constantine, 15e inspection, Chemins de fer algériens.

Gras (Adolphe), Charente-Inférieure, Administration des chemins de fer de l'État, État, en service détaché.

Digitized by Google

MM. **Aouit**, Indre-et-Loire, chemins de fer (M. **Faure**), État-Orléans.

Avril (Eugène), Gironde, chemins de fer (M. **Strohl**), Orléans.

Sarrazin, Gironde, chemins de fer (M. **Strohl**), Orléans.

Deschamps (Alphonse), Haute-Garonne, service de l'Hydraulique agricole, Agriculture, en service détaché.

Bonafos, Pyrénées-Orientales, service de l'Hydraulique agricole, Agriculture, en service détaché.

Fourès, Hérault, service de l'Hydraulique agricole, Agriculture, en service détaché.

Doquet, Meurthe-et-Moselle, service ordinaire, 4e inspection, Agriculture.

Bize, Landes, service ordinaire, 10e inspection, Agriculture.

Dupin (Ernest), Seine, navigation de la Seine (3e section), 2e inspection.

Quesnel, Calvados, service maritime, 2e inspection.

Dalpeint, Aude, service ordinaire, 9e inspection.

Boutteçon, Haute-Saône, service ordinaire, 5e inspection.

Roulier (Jean), Yonne, navigation de l'Yonne, 5e inspection.

Paqueron, Haute-Marne, services ordinaire et de navigation (M. **Cadart**), 4e inspection.

Lambert (Adolphe), Seine, service hydrométrique du bassin de la Seine, service hydrométrique.

Dagalier (Charles), Nord, service vicinal, 3e inspection, en service détaché.

Gardey (François), Gers, service ordinaire, 9e inspection.

Roseron, Bouches-du-Rhône, service maritime, 8e inspection, Paris-Lyon-Méditerranée.

Clochard, Haute-Garonne, service de l'Hydraulique agricole, Agriculture, en service détaché.

Boisseau, Ardèche, service ordinaire, 6e inspection.

Bernière, Seine-Inférieure, service maritime (2e section), 2e inspection.

Carvès, Rhône, réseau Paris-Lyon-Méditerranée (Voie et Bâtiments), Paris-Lyon-Méditerranée.

Veau, Charente-Inférieure, service maritime, 11e inspection.

Meyer (Georges-Edmond), Seine, service ordinaire, 1re inspection.

Bosc (Henri), Dordogne, chemins de fer (M. **Chastellier**), Orléans.

Digitized by Google

MM. **Hardy** (Louis), Seine, direction du Contrôle du réseau de l'Est, Est.

Schwach, Saône-et-Loire, navigation de la Saône, 5e inspection.

Finat, Nièvre, canal du Nivernais, 5e inspection.

Eternack, Meurthe-et-Moselle, Contrôle de travaux de chemins de fer (M. **Thoux**), Est.

Estingoy (Adolphe), Gers, service ordinaire, 9e inspection.

Masson (André), Eure-et-Loir, service ordinaire, 13e inspection.

Bazin (Alexandre), Seine-et-Marne, services ordinaire et de chemins de fer (M. **Mancel**), 1re inspection, Est.

Gaulon, Yonne, chemins de fer (M. **Callon**), Orléans, Paris-Lyon-Méditerranée.

Beunat, Meurthe-et-Moselle, canal de la Marne au Rhin, 4e inspection.

Mourguès, Bouches-du-Rhône, service ordinaire, 8e inspection.

Dutel, Meurthe-et-Moselle, service ordinaire, 4e inspection.

Gangé (Célestin), Seine, Compagnie des chemins de fer de l'Est, Est, congé renouvelable.

Mournand, Loire, service ordinaire, 6e inspection, Agriculture.

Guérin (Joseph), Gard, service ordinaire, 9e inspection.

Gervais (Édouard), Tarn, service ordinaire, 9e inspection.

Vallée (Zacharie), Seine-et-Marne, service municipal de Fontainebleau, 1re inspection, en service détaché.

Mongy, Nord, service municipal de la ville de Lille, 3e inspection, en service détaché.

Gross (Christophe), Meurthe-et-Moselle, canal de la Marne au Rhin, 4e inspection.

Pichot, Mayenne, service ordinaire, 13e inspection.

Longis, Ardennes, service ordinaire, 3e inspection.

Béraud (Jules), Rhône, service ordinaire, 6e inspection.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1er mai 1897.

Arrêté du 3 juin 1897. — Sont élevés à la 1re classe de leur grade les Conducteurs des Ponts et Chaussées de 2e classe dont les noms suivent :

MM. **Autigeon** (Camille), Seine-Inférieure, service ordinaire, 2e inspection.

Digitized by Google

MM. **Durand** (François), Haute-Garonne, service ordinaire, 9e inspection.

Cibeau, Charente-Inférieure, Service ordinaire, 11e inspection.

Taurigna, travaux d'amélioration du Tigre et de l'Euphrate, Étranger, en service détaché.

Giguet, Haute-Savoie, service ordinaire, 7e inspection.

Raymond (Joseph), Ardèche, service ordinaire, 6e inspection.

Falecker, Cher, service ordinaire, 14e inspection.

Paquet, Savoie, service ordinaire, 7e inspection.

Bourgoin, Indre-et-Loire, service ordinaire, 11e inspection.

Bardin (Étienne), Hérault, chemins de fer (M. **Renardier**), Midi.

Simon (Yves), Indre-et-Loire, réseau de l'État et d'Orléans, (Voie et Bâtiments), État-Orléans.

Le Gal, Loire-Inférieure, service maritime, 12e inspection.

Anselme, Savoie, service ordinaire, 7e inspection.

Guilloux (Frédéric), Finistère, service ordinaire, 12e inspection.

Denquin, Nord, service maritime, 3e inspection.

Pacton, Nièvre, service ordinaire, 14e inspection.

Lefebvre (Émile), Pas-de-Calais, service ordinaire, 3e inspection.

Lacomme, Gers, service ordinaire, 9e inspection.

Giron (Pierre), Allier, service ordinaire, 14e inspection.

Depoix, Marne, navigation de la Marne, 4e inspection.

Gaillard (Claude), Haute-Savoie, service ordinaire et chemins de fer (M. **Schœndœrffer**), 7e inspection, Paris-Lyon-Méditerranée.

Raby (Paul), Allier, service ordinaire, 14e inspection.

Girou (Lucien), Lot-et-Garonne, chemins de fer (M. **Barre**), Orléans.

Livon, Bouches-du-Rhône, service ordinaire, 8e inspection, Agriculture.

Garcin, Vaucluse, navigation du Rhône, 7e inspection.

Moynat, Mayenne, navigation de la Mayenne, 13e inspection.

Spitalier, Basses-Alpes, service ordinaire, 8e inspection, Agriculture.

Pigueret (Antoine), Saône-et-Loire, service ordinaire, 6e inspection.

Digitized by Google

MM. **Castets** (Alexandre), Basses-Pyrénées, réseau du Midi, (Voie et Bâtiments), Midi.

Gérardin (Félix), Tarn, chemins de fer (M. **de Volontat**), Midi.

Berthelot (Eugène), Haute-Saône, service de l'Hydraulique agricole, Agriculture, en service détaché.

Ané (François), Landes, chemins de fer (M. **Marchat**), Midi.

Guasson (Léonard) Corrèze, service ordinaire, 11e inspection, Orléans.

Baussant, Seine-et-Marne, service ordinaire, 1re inspection.

Dedieu (Louis), Gironde, service maritime, 10e inspection.

Rouane, Tarn-et-Garonne, navigation de la Garonne, 10e inspection, Midi.

Hauchart, Seine-Inférieure, service ordinaire, 2e inspection.

Mariani, Haute-Garonne, chemins de fer (M. **Courtois**), Midi.

Mortz, Bouches-du-Rhône, navigation du Rhône, 7e inspection.

Bonnet (Eugène), Var, service ordinaire, 8e inspection.

Rousseau (Gabriel), Loir-et-Cher, service ordinaire, 14e inspection, Agriculture.

Aubry (Auguste), Loiret, service ordinaire, 14e inspection.

Cornubert, Seine, Administration des chemins de fer de l'État, État, en service détaché.

Alba (Charles), Seine, Compagnie nouvelle d'Électricité, 9e et 1re inspections, en congé renouvelable.

Le Coroller, Côtes-du-Nord, Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, Ouest, en congé renouvelable.

Raynaud (Alphonse), Tarn, service ordinaire, 9e inspection.

Lannusse, Tarn, Compagnie de Fives-Lille, Étranger, en congé renouvelable.

Savary (Alcide), Pas-de-Calais, service ordinaire, 3e inspection, Agriculture.

Grégoire (Julien), Vendée, service maritime, 11e inspection.

Stengel (Louis), Ardennes, service ordinaire, 3e inspection.

Desalle, Indre, service ordinaire, 14e inspection.

Digitized by Google

MM. **Gamel**, Tarn-et-Garonne, navigation du Tarn, 9e inspection.

Méria, Corse, service ordinaire, 8e inspection, chemins de fer de la Corse.

Launay (François), Loire-Inférieure, canal maritime de la Basse-Loire, 12e inspection, Agriculture.

Cayrac, Lot, service ordinaire, 10e inspection.

Lurand, Charente, service ordinaire, 11e inspection.

Buat, Haute-Marne, navigation (M. **Cadart**), 4e inspection.

Rousset (Louis), Creuse, chemins de fer (M. **Richou**), Orléans.

Sauvet, Basses-Alpes, service ordinaire, 8e inspection.

Lecorvaisier, Finistère, service maritime, 12e inspection, Phares.

Murat, Haute-Savoie, service ordinaire, 7e inspection.

Hamon (Armand), Côtes-du-Nord, service ordinaire, 12e inspection, faisant fonctions d'Ingénieur, à Dinan.

Offroy, Yonne, service ordinaire, 5e inspection, Agriculture.

Neyrolles (Aimé), Tarn, navigation du Tarn, 9e inspection.

Bollenot, Côte-d'Or, canal de Bourgogne, 5e inspection.

Peltey, Doubs, canal du Rhône au Rhin, 5e inspection.

Hourquet, Hautes-Pyrénées, service ordinaire, 9e inspection.

Bavoillot (Raoul), Constantine, faisant fonctions d'Ingénieur à Batna, services ordinaire et de chemins de fer, 15e inspection, chemins de fer (Algérie).

Albert (Joseph), Maine-et-Loire, service ordinaire, 13e inspection, Agriculture.

Senglar, Var, service ordinaire, 8e inspection.

Populus, Haute-Loire, service ordinaire, 6e inspection, Agriculture, faisant fonctions d'Ingénieur.

Taillet, Eure, services ordinaire et de chemins de fer (M. **Cordier**), 2e inspection, Ouest.

Sandré (Amable), Loir-et-Cher, service ordinaire, 14e inspection.

Grelier (Charles), Seine-et-Oise, service municipal de la ville de Puteaux, 1re inspection, en service détaché.

Chollot, service de la municipalité de Sanghaï, Étranger, en service détaché.

Villesèche (Philippe), Haute-Loire, service ordinaire, 6e inspection.

Digitized by Google

MM. **Molle**, Oise, service ordinaire, 2e inspection.

Thiébault (Raoul), Eure, navigation de la Seine (3e section), 2e inspection.

Vidal (Antoine), Lozère, service ordinaire, 9e inspection.

Marie (Jules), Calvados, service ordinaire, 2e inspection.

Salomon (Joseph), Loire, navigation de la Loire (2e section), 14e inspection.

Dupuy (Augustin), Deux-Sèvres, service ordinaire, 11e inspection.

Jannot, Seine, navigation de la Seine (3e section), 2e inspection.

Odin (Étienne), Loire, Compagnie des Forges et Aciéries de la Marine, 6e inspection, en congé renouvelable.

Morisset, Deux-Sèvres, service ordinaire, 11e inspection.

Odin (Jean-Marie), Loire, Compagnie des Forges et Aciéries de la Marine, 6e inspection, en congé renouvelable.

Decoux, Gironde, Compagnie des chemins de fer du Midi Midi, en congé renouvelable.

Debuissy, Pas-de-Calais, service ordinaire, 3e inspection.

Lhotte (Edmond), Seine, chemins de fer du Midi, Midi, en congé renouvelable.

Istria (Pierre), travaux des ports de Bourgos et de Varna, Étranger, en service détaché.

Noret (Louis), Loir-et-Cher, service ordinaire, 14e inspection.

Péluchon, Dordogne, service ordinaire, 11e inspection.

Maisonneuve, Drôme, services ordinaire et de chemins de fer (M. **Clerc**), Paris-Lyon-Méditerranée.

Gaillard (Jean), Indre, service ordinaire, 14e inspection.

Richet (François), Puy-de-Dôme, chemins de fer (M. **Draux**), Orléans.

Monmont, Corrèze, service ordinaire, 11e inspection.

Carriol (Adolphe), Lot, navigation du Lot, 10e inspection.

Gany, Marne, service ordinaire, 4e inspection.

Lagron, Seine, Contrôle de l'Exploitation commerciale du réseau Paris-Lyon-Méditerranée, Paris-Lyon-Méditerranée, contrôleur-comptable détaché au Ministère des Colonies à dater du 1er mai 1897.

Lautier (Jean), Lot-et-Garonne, service ordinaire, 10e inspection.

Gérard (Baptiste), Aube, service ordinaire et navigation de l'Aube, 5e inspection, Agriculture.

Digitized by Google

MM. **Lacroix** (Victor), Pas-de-Calais, service maritime, 3e inspection.

Rames, Lot, service ordinaire, 10e inspection.

Thellier, Pas-de-Calais, service ordinaire, 3e inspection, Agriculture.

Luzy, Yonne, navigation de l'Yonne, 5e inspection, Paris-Lyon-Méditerranée.

Martin (René), Haute-Marne, service ordinaire et navigation (M. **Cadart**), 4e inspection, Agriculture.

Salzes (Julien), Hérault, service ordinaire, 9e inspection.

Maumus, Hautes-Pyrénées, service ordinaire, 9e inspection.

Lécrivain, Haute-Saône, navigation de la Saône, 5e inspection.

Bonnard (Augustin), Saône-et-Loire, canal du Centre, 5e inspection.

Plantade, Bouches-du-Rhône, service maritime, 8e inspection.

Vignes (Émile), Gers, service ordinaire, 9e inspection.

Mailhé (Jules), Hérault, service maritime, 9e inspection.

Blondin (Charles), Somme, réseau du Nord (Voie et Bâtiments), Nord.

Gay (Louis), Ardèche, service ordinaire, 6e inspection.

Pelletier (Désiré), Loiret, navigation de la Loire (3e section) 13e inspection.

Heckenbinder, Seine, nivellement général de la France, Nivellement général.

Vouillaume, Haute-Marne, service ordinaire, 4e inspection.

Bellanger (Albert), Seine, réseau d'Orléans (Voie et Bâtiments), Orléans.

Richeu, Indre, chemins de fer (M. **Faure**), Orléans.

Vial (Louis), Vosges, service municipal d'Épinal, 4e inspection, en service détaché.

Barrère (Alexandre), Ariège, chemins de fer (M. **Proszynski**) et service ordinaire, Midi, 9e inspection, faisant fonctions d'Ingénieur, à Foix.

Hénon, Ardennes, canal de l'Est (branche nord), 4e inspection.

Forterre, Haute-Marne, service ordinaire, 4e inspection.

Durand (Pierre), Haute-Garonne, canaux du Midi, Midi, en service détaché.

Desprès (Gustave), Morbihan, service maritime, 12e inspection.

Digitized by Google

MM. **Pérot** (Léon), Haute-Saône, service ordinaire, 5e inspection.
Rebufat (Louis-Jean-Baptiste), Var, service ordinaire, 8e inspection.
Thièvre, Seine-et-Oise, service ordinaire, 1re inspection, Agriculture.
Golias, Marne, service ordinaire, 4e inspection.
Aggéri, Pyrénées-Orientales, service ordinaire, 9e inspection.
Landelle, Gironde, réseau de l'État et d'Orléans (Voie et Bâtiments), État-Orléans.
Eliès (Louis), Loire-Inférieure, service ordinaire, 12e inspection.
Daveau, Finistère, services ordinaire et maritime, 12e inspection, Phares.
Loustalet (Paul), Gironde, chemins de fer (M. **de Préaudeau**), Orléans.
Goupil (René), Haute-Garonne, service vicinal, 9e inspection, en service détaché.
Thoury, Nord, navigation entre la Belgique et Paris, 3e inspection.
Fortier (Arthur), Ardennes, service ordinaire, 3e inspection.
Iphar, Basses-Pyrénées, service ordinaire, 10e inspection.
Railhet, Aude, service ordinaire, 9e inspection.
Dubois (Xavier), Doubs, canal du Rhône au Rhin, 5e inspection.
Ragain, Gironde, Cours au Lycée de Bordeaux, 10e inspection, en service détaché.
Machabey, Doubs, service ordinaire, 5e inspection.
Guillot (Edmond), Seine, Administration des chemins de fer de l'État, État, en service détaché.
Graziani, Corse, service ordinaire, 8e inspection.
Tanguy, Ille-et-Vilaine, service maritime (M. **Pocard-Kerviler**), 12e inspection.
Anjubeau, Mayenne, service ordinaire, 13e inspection.
Tingaud, Vienne, service ordinaire, 11e inspection.
Fauconnier, Nièvre, canal du Nivernais, 5e et 14e inspections.
Baldauf, Doubs, canal du Rhône au Rhin, 5e inspection.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1er mai 1897.

Arrêté du 3 juin 1897. — Sont élevés à la 2e classe de leur

Digitized by Google

grade les Conducteurs des Ponts et Chaussées de 3e classe dont les noms suivent :

MM. **Manciot**, Var, service ordinaire, 8e inspection.
Mencière (Jean), Dordogne, Compagnie du chemin de fer d'Orléans, Orléans, en congé renouvelable.
Guilhaumont, Gers, chemins de fer (M. **Marchat**), Midi.
Eymar, Meurthe-et-Moselle, service ordinaire, 4e inspection, faisant fonctions d'Ingénieur.
Lequitot, Morbihan, service ordinaire, 12e inspection.
Jacob (Émile), Eure, navigation de la Seine (3e section), 2e inspection.
Palaysi, Tarn, chemins de fer (**M. de Volontat**), Midi.
Bausinger, Orne, service ordinaire, 13e inspection, Agriculture.
Longueteau, Charente, service ordinaire, 11e inspection.
Pautrot, Indre, service ordinaire, 14e inspection.
Mataly, Tarn-et-Garonne, navigation du Tarn, 9e inspection.
Bilbaut (Louis), Nièvre, navigation de la Loire (2e section), 14e inspection.
Durand (Eugène), Vendée, chemins de fer (M. **Lasne**), État.
Ruel (Albert), Pyrénées-Orientales, chemins de fer (M. **Reynès**), Midi.
Dorey, Côte-d'Or, service ordinaire, 5e inspection.
Palayret, Aveyron, service ordinaire, 9e inspection.
Kervégand, Seine, réseau du Nord (Exploitation technique), Nord, contrôleur-comptable.
Richard (Jean-Baptiste), Haute-Loire, service ordinaire, 6e inspection.
Labbé (Alphonse), Ille-et-Vilaine, service ordinaire, 12e inspection.
Rossi, Seine, École nationale des Ponts et Chaussées, École des Ponts et Chaussées.
Gérard (Pierre), Haute-Savoie, service ordinaire, 7e inspection.
Mesnil (Auguste), Eure-et-Loir, chemins de fer (M. **Lordereau**), État.
Davin, Seine, lignes dans Paris, 1re inspection.
Court (Jean), Lot-et-Garonne, service ordinaire, 10e inspection, Agriculture.

Digitized by Google

MM. **Granger** (François), Dordogne, chemins de fer (M. **Chastellier**), Orléans.

Andral (Louis), Haute-Garonne, service municipal de la ville de Toulouse, 9e inspection, en service détaché.

Gromer, Yonne, service ordinaire, 5e inspection.

Bellon (Augustin), Gard, navigation du Rhône, 7e inspection.

Dollet, Seine-Inférieure, service maritime (1re section), 2e inspection.

Vesque, Oran, service ordinaire, 15e inspection, Agriculture, chemins de fer de l'Algérie.

Lignon, Aude, service ordinaire, 9e inspection.

Mirobent, Alger, circonscription de l'Ouest, 15e inspection.

Vernier (Jules), Nord, navigation entre la Belgique et Paris, 3e inspection.

Castaing, Gironde, chemins de fer (M. **Strohl**), Orléans.

Imbert (Marie), Vaucluse, service ordinaire, 7e inspection.

Pourrière, Seine, direction du Contrôle du Nord, Nord.

Leduc (Jean-Baptiste), Saône-et-Loire, navigation de la Saône, 5e inspection.

Poussibet, Bouches-du-Rhône, service maritime, 8e inspection.

Mortureux, Côte-d'Or, service ordinaire, 5e inspection, Agriculture.

Mautalen, Basses-Pyrénées, service ordinaire, 10e inspection, Agriculture.

Méheut, Lot, service ordinaire, 10e inspection.

Bévengut (Émile), Ardèche, services ordinaire et de chemins de fer (M. **Gros**), 6e inspection, Paris-Lyon-Méditerranée.

Ferrand (Eugène), Corrèze, chemins de fer (M. **Chastellier**), Orléans.

Blanc (Paulin), Mayenne, service ordinaire, 13e inspection.

Gounin, Gard, canal du Rhône à Cette, 9e inspection.

Dorizon, Sarthe, Compagnie des Tramways du département de la Sarthe, 13e inspection, en congé renouvelable.

Martin (Eugène-Alexandre), Loiret, service ordinaire, 14e inspection.

Ruault, Seine, réseau de l'Ouest (Exploitation technique), Ouest, contrôleur-comptable.

Dalgue, Gard, service ordinaire, 9e inspection.

Castel (Paul), Aude, chemins de fer (M. **Bouffet**), Midi.

Digitized by Google

MM. **Baffoy**, Seine-et-Marne, service ordinaire, 1re inspection.

Prévoteaux, Ardennes, service ordinaire, 3e inspection, Agriculture.

Jacques (Fortuné), Dordogne, service ordinaire, 11e inspection.

Brazier, Landes, service ordinaire, 10e inspection, Agriculture.

Fournier (Nizier), Rhône, service ordinaire, 6e inspection.

Bouvart (Jules), Pas-de-Calais, service ordinaire, 3e inspection, Agriculture.

Hutin (Paul), Aisne, navigation de l'Aisne et chemins de fer (M. **Bourguin**), 4e inspection, Est.

Reynaud (Arthur), Var, service ordinaire, 8e inspection, Agriculture.

Cosnefroy, Ille-et-Vilaine, service ordinaire, 12e inspection.

Bazannery, Haute-Vienne, service ordinaire, 11e inspection.

Ghilardi, Seine, service municipal de la Ville de Paris, service municipal, en service détaché.

Rossignol (Émile), Cher, service ordinaire, 14e inspection.

Carré (Ch.), Seine, réseau d'Orléans (Voie et Bâtiments), Orléans, contrôleur-comptable.

Rigollot, Puy-de-Dôme, chemins de fer (M. **Draux**), Orléans.

Poustomis, Constantine, circonscription de Bône et chemins de fer, 15e inspection, Chemins de fer algériens.

Imbert (Baptiste), Tarn, chemins de fer (M. **de Volontat**), Midi.

Sicard (Henri), Seine, réseau Paris-Lyon-Méditerranée (Voie et Bâtiments), Paris-Lyon-Méditerranée, contrôleur-comptable.

Espérou (Isidore), Haute-Garonne, Compagnie des chemins de fer du Midi, Midi, en congé renouvelable.

Rollin, Seine-et-Oise, service ordinaire, 1re inspection.

Marty (Eugène), Ariège, chemins de fer (M. **Proszynski**), Midi.

Renauld (Jean-Baptiste), Seine, Service municipal de la Ville de Paris, Service municipal, en service détaché.

Tintelin, Drôme, service ordinaire, 7e inspection.

Pannier (Joseph), Loire-Inférieure, service maritime, 12e inspection.

Mogenot, Aisne, navigation de l'Aisne et canal des Ardennes, 4e inspection.

Digitized by Google

MM. **Le Natail** (René), Maine-et-Loire, service municipal de la ville de Saumur, 11e inspection, en service détaché.

Palenc, Bouches-du-Rhône, service ordinaire, 8e inspection, Agriculture.

Surre, Ariège, service ordinaire, 9e inspection.

Vagnac, Eure-et-Loir, service ordinaire, 13e inspection, Agriculture.

Boudet, Puy-de-Dôme, chemins de fer (M. **Draux**), Orléans.

Chauvel, Oise, service ordinaire, 2e inspection.

Flamm, Seine, navigation de la Seine (2e section), 1re inspection.

Linge, Meurthe-et-Moselle, canal de la Marne au Rhin, 4e inspection.

Litz, Vosges, service vicinal, 4e inspection, en service détaché.

Dieudonné (Amédée), Ardennes, service ordinaire et navigation de l'Aisne, 3e inspection.

Bélaval (Pierre), Haute-Garonne, service vicinal, 9e inspection, en service détaché.

Escarrat, Bouches-du-Rhône, service ordinaire, 8e inspection.

Roussotte, Saône-et-Loire, navigation de la Loire (2e section), 14e inspection.

Artaud, Puy-de-Dôme, service ordinaire, 14e inspection, Agriculture.

Junis, Creuse, service ordinaire, 14e inspection.

Bourel, Nord, voies navigables, 3e inspection.

Simon (Charles), Haute-Marne, service de navigation (M. **Cadart**), 4e inspection.

Graumann, Constantine, circonscription de Philippeville, 15e inspection.

Grégoire (Eugène), Hautes-Alpes, service ordinaire, 7e inspection.

Bourdelier, Allier, service ordinaire, 14e inspection.

Blanc (Mathieu), Haute-Loire, service ordinaire, 6e inspection.

Fouché (Georges), Loire-Inférieure, service ordinaire, 12e inspection.

Eloy, Somme, service ordinaire, 2e inspection.

Conort, Cantal, service ordinaire, 9e inspection.

Jolive, Ille-et-Vilaine, service municipal de la ville de Rennes, 12e inspection, en service détaché.

Digitized by Google

MM. **Bertrand** (Gustave), Seine, navigation de la Seine (1re section, 2e division), 1re inspection.

Le Dû, Seine-et-Oise, service ordinaire, 1re inspection.

Pélissier (Eugène), Gard, service ordinaire, 9e inspection.

Riéty, Drôme, services ordinaire et de chemins de fer, 7e inspection, Paris-Lyon-Méditerranée.

Gayraud (Jules), Hérault, service maritime, 9e inspection.

Jacquemain (Chrysostome), Loiret, service ordinaire 14e inspection.

Valla (Gustave), Drôme, services ordinaire et de chemins de fer (M. **Clerc**), 7e inspection, Paris-Lyon-Méditerranée.

Duvent (Vital), Haute-Saône, service ordinaire, 5e inspection.

Floret (Achille), Vienne, service ordinaire, 11e inspection.

Galy (Bernard), Aude, service vicinal, 9e inspection, en service détaché.

Tessier (Adrien), Vendée, service ordinaire, 11e inspection.

Bodiment, Puy-de-Dôme, chemins de fer (M. **Draux**), Orléans.

Lacassagne, Hautes-Pyrénées, chemins de fer (M. **de Thélin**), Midi.

Sanquin, Loiret, canaux d'Orléans, de Briare et du Loing, 14e inspection.

Seychal, Drôme, service ordinaire, 7e inspection.

Buisson (Jérôme), Loire, service municipal de Saint-Étienne, 6e inspection, en service détaché.

Pastouret, Var, service ordinaire, 8e inspection.

Lambert (Henry), Corrèze, service ordinaire, 11e inspection.

Budker (Frédéric), Saône-et-Loire, navigation de la Saône, 5e inspection.

Rapinat, Oise, service ordinaire, 2e inspection.

Poupeville, Manche, service municipal de Cherbourg, 13e inspection, en service détaché.

Paranteau, Gironde, services maritime et de chemins de fer (M. **Draux**), 10e inspection, Orléans.

Billette (Louis), Indre-et-Loire, service ordinaire, 11e inspection.

Olive (Ferdinand), Seine-Inférieure, service maritime (M. **Léchalas**), 2e inspection.

Chotard, Sarthe, service municipal de la ville du Mans, 13e inspection, en service détaché.

Dard, Saône et-Loire, canal du Centre, 5e inspection.

Algrin, Loiret, service ordinaire, 14e inspection.

Digitized by Google

MM. **Zannetti**, Constantine, circonscription de Bône, 15e inspection.

Tuyaret, Alger, circonscription de l'Est, 15e inspection.

Fumat, Gers, service ordinaire, 9e inspection.

Gosset, Seine-Inférieure, service maritime (2e section), 2e inspection.

Savalle, Eure, service ordinaire, 2e inspection.

Hulin (Joseph), Eure-et-Loir, service ordinaire, 2e inspection.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1er mai 1897.

Arrêté du 3 *juin* 1897. — Sont élevés à la 3e classe de leur grade les Conducteurs des Ponts et Chaussées de 4e classe dont les noms suivent :

MM. **Sauret**, Ariège, service municipal de la ville de Foix, 9e inspection, en service détaché.

Orengo, Alpes-Maritimes, service ordinaire, 8e inspection.

Ferrien (Baptiste), Aveyron, chemins de fer (M. **Renardier**), Midi.

Traversac, Pyrénées-Orientales, chemins de fer (M. **Reynès**), Midi.

Fournier (Jules), Pas-de-Calais, service ordinaire, 3e inspection.

Trouillet, Basses-Pyrénées, service maritime, 10e inspection.

Maurel (Omer), Var, service ordinaire, 8e inspection.

Le Pape, Finistère, services ordinaire et maritime, 12e inspection.

Siméon (Léon), Loiret, canaux d'Orléans, de Briare et du Loing, 14e inspection.

Chantel, Haute-Loire, service ordinaire, 6e inspection.

Urvoy (Auguste), Alger, service vicinal, 15e inspection, en service détaché.

Pigrenet, Alpes-Maritimes, service ordinaire, 8e inspection, Phares.

Roy (Félix), Alger, service vicinal, 15e inspection, en service détaché.

Lelong (Victor), Seine-et-Marne, service ordinaire, 1re inspection.

Monnier, Eure, Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, Ouest, en congé renouvelable.

Digitized by Google

MM. **Serive**, travaux publics de la Tunisie, Étranger, en service détaché.

Paraige, Gironde, service maritime, 10e inspection.

Ollier, Vienne, service municipal de Poitiers, 11e inspection, en service détaché.

Dessolle, Pas-de-Calais, service ordinaire, 3e inspection.

Andriot, Côte-d'Or, service ordinaire, 5e inspection.

Chantoiseau, Seine, service ordinaire, 1re inspection.

Dedieu (Pierre), Ariège, chemins de fer (M. **Proszynski**), Midi.

Querbe (Ernest), Hérault, service maritime, 9e inspection.

Zryd, Seine, service ordinaire, 1re inspection.

Riot, Côtes-du-Nord, service ordinaire, 12e inspection.

Philippeau, travaux publics de Tunisie, Étranger, en service détaché.

Mithouard, Eure-et-Loir, service ordinaire, 13e inspection.

Maleval, Alger, circonscription de l'Est, 15e inspection.

Cahen (Jules), Ardennes, canal de l'Est (branche Nord), 4e inspection.

Bebon, service des travaux publics en Tunisie, Étranger, en service détaché.

Meynard, Gironde, service municipal de Bordeaux, 10e inspection, en service détaché.

Renaud (Eugène), Eure-et-Loir, chemins de fer (M. **Lordereau**), État.

Pierru, Pas-de-Calais, service maritime, 3e inspection, Phares.

Joulian (Théodore), Constantine, circonscription de Constantine, 15e inspection

Lichounet, Basses-Pyrénées, service ordinaire, 10e inspection.

Samuel, Drôme, service ordinaire, 7e inspection.

Husson (Ernest), Marne, service ordinaire, 4e inspection.

Bennot, Vaucluse, service ordinaire, 7e inspection.

Valière, Aveyron, service ordinaire, 9e inspection.

Delepierre, Pas-de-Calais, service ordinaire, 3e inspection.

René, Aisne, navigation entre la Belgique et Paris, 3e inspection.

Delbende, Seine-Inférieure, service maritime (1re section), 2e inspection.

Dupont (Edmond), Constantine, circonscription de Constantine, 15e inspection.

Digitized by Google

MM. **Kerler** (Côtes-du-Nord), service ordinaire, 12e inspection.
Brémond, Constantine, circonscription de Philippeville, 15e inspection, Phares.
Montarron, Nièvre, chemins de fer (M. **Callon**), Orléans.
Trouvé, Cher, service ordinaire, 14e inspection.
Moussiegt, Hautes-Pyrénées, service de l'Hydraulique agricole, Agriculture, en service détaché.
Pellier (Paul), Ardèche, service ordinaire, 6e inspection.
Girard (Philippe), Constantine, circonscription de Philippeville, 15e inspection.
Malette (Joseph), Seine, École nationale des Ponts et Chaussées, École des Ponts et Chaussées.
Bonis, Lot-et-Garonne, service ordinaire, 10e inspection.
Samson (Jean), Manche, service ordinaire, 13e inspection.
Appietto, Corse, chemins de fer, chemins de fer corses.
Riché, Loiret, service ordinaire, 14e inspection.
Dupont (Georges), Somme, service ordinaire, 2e inspection.
Folletête, Jura, service ordinaire, 6e inspection.
Jardeaux, Loiret, services ordinaire et de chemins de fer (M. **Heude**), 14e inspection, Orléans.
Thierry (Jean-Baptiste), Seine, chemins de fer (M. **Lordereau**), État.
Boulogne (Léon), Nord, voies navigables, 3e inspection.
Grillon, Seine, Service municipal de Paris, Service municipal, en service détaché.
Joulian (Simon), Constantine, circonscription de Constantine, 15e inspection.
Bonnetty, Nord, voies navigables et service ordinaire, 3e inspection.
Roy (Victor), travaux publics de la Tunisie, Étranger.
Distinguin, Pas-de-Calais, service ordinaire, 3e inspection.
Mathieu (Félicien), Drôme, services ordinaire et de chemins de fer (M. **Clerc**), 7e inspection, Paris-Lyon-Méditerranée.
Delhotel, Seine, chemins de fer (M. **Pasqueau**), Orléans.
Luizet, Rhône, navigation du Rhône, 7e inspection.
Brun (Auguste), Allier, service ordinaire, 14e inspection.
Subervie (Louis), Hautes-Pyrénées, service ordinaire, 9e inspection.
Volant, Indre, chemins de fer (M. **Faure**), Orléans.
Massonnier, Seine, navigation de la Seine (2e section), 1re inspection, Agriculture.
Libeyre, Alpes-Maritimes, service ordinaire, 8e inspection.

Digitized by Google

MM. **Briau** (Louis), Seine, Administration des chemins de fer de l'État, État, en service détaché.

Monnet (François), Alger, circonscription de l'Est, 15e inspection.

Duguet, Cantal, service ordinaire, 9e inspection.

Morisot, Nièvre, chemins de fer (M. **Callon**), Orléans.

Loyer (Alexandre), Manche, services maritime et de chemins de fer (M. **Gouton**), 13e inspection, Ouest.

Mourzelas, Saône-et-Loire, canal du Centre, 5e inspection.

Rault (Louis), Morbihan, service maritime, 12e inspection.

Miquel, Aveyron, chemins de fer (M. **Renardier**), Midi.

Chables, Seine, Service municipal de la ville de Paris, Service municipal, en service détaché.

Dutey, Haute-Loire, service ordinaire, 6e inspection.

Constans (Casimir), Hérault, service municipal de la ville de Béziers, 9e inspection, Agriculture, service détaché.

Cordelier, Loiret, service ordinaire, 14e inspection.

Cubaynes, Lot, service ordinaire, 10e inspection.

Deschamps (Joseph), Haute-Savoie, service ordinaire, 7e inspection.

Motte (Achille), Calvados, service maritime, 2e inspection.

Puel, Indre, service ordinaire, 14e inspection.

Espagnet, Gironde, navigation de la Garonne et contrôle du canal latéral, 10e inspection, Midi.

Lasnier (Hippolyte), Aube, service ordinaire, 5e inspection.

Reulos, Seine, service ordinaire, 1re inspection.

Fabry (Edmond), Landes, chemins de fer (M. **Marchat**), Midi.

Lahille, Haute-Garonne, service vicinal, 9e inspection, en service détaché.

Tissier (Henri), Cantal, service ordinaire, 9e inspection.

Raulet, Ariège, chemins de fer (M. **Proszynski**), Midi.

Jannin (Alexandre), Nord, voies navigables, 3e inspection.

Leroy (Albert), Calvados, réseau de l'Ouest, Ouest.

Lartigue (Alfred), Seine, Service municipal de la ville de Paris, Service municipal, en service détaché.

Abit, Aube, service ordinaire, 5e inspection.

Chauvet (Émile), Loir-et-Cher, service ordinaire, 14e inspection.

Fay, Hautes-Alpes, Administration du canal de Gap, 7e inspection, Agriculture, en service détaché.

Renouard (François), Nièvre, service ordinaire.

Digitized by Google

MM **Mercier** (Noël), Nord, service ordinaire.
Denis (Augustin), Vendée, service ordinaire.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1er mai 1897.

3° SERVICES DÉTACHÉS.

24 *mai* 1897. — M. **Dethoor** (Léon), Conducteur de 2e classe, détaché au service vicinal du département du Nord, est autorisé à entrer au service municipal de la Ville de Caudry, même département.

Il continuera d'être considéré comme étant en service détaché.

2 *juin*. — M. **Le Natail** (René), Conducteur de 2e classe, détaché au service municipal de la Ville de Tours, est autorisé à passer au service municipal de la ville de Saumur.

Il continuera d'être considéré comme étant en service détaché.

Idem. — M. **Rottier** (Pierre), Conducteur de 4e classe, détaché au service municipal de la Ville de Saumur, est autorisé à passer au service municipal de la Ville de Tours.

Il continuera d'être considéré comme étant en service détaché.

14 *juin*. — M. **Lacroix** (Émile), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Lozère, au service des études et travaux du chemin de fer de Mende à La Bastide, est autorisé à entrer au service du département du Jura, pour l'étude et la construction de ses lignes de tramways.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

24 *juin*. — M. **Simonin** (Émile), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département d'Alger, au service ordinaire de la circonscription de l'Ouest, est mis à la disposition du Ministre des Colonies, pour être employé au service des Travaux publics de la Côte d'Ivoire.

Il est placé dans la situation de service détaché.

4° CONGÉS.

24 *mai* 1897. — M. **Vincent** (Paul), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Lot, au service de la navigation du Lot, est mis en congé d'un an sans traitement, pour affaires personnelles.

Digitized by Google

9 *juin.* — Un congé d'un an, sans traitement, est accordé pour affaires personnelles à M. **Husson** (Ernest), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de la Marne.

5° DISPONIBILITÉ.

18 *mai* 1897. — M. **Lagatu** (François), Conducteur principal attaché, dans le département de la Gironde, au service des études et travaux du chemin de fer de Cavignac à Bordeaux, est mis en disponibilité, avec demi-traitement, pour raisons de santé, jusqu'à son admission à la retraite.

Idem. — M. **Portalier** (Philippe), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de la Haute-Loire, est mis en disponibilité, avec demi-traitement, pour raisons de santé pendant six mois.

24 *mai.* — M. **Fournier** (Murat), Conducteur principal attaché, dans le département de la Seine, au service du Contrôle des lignes nouvelles des chemins de fer de l'État et au Contrôle des chemins de fer algériens, tunisiens et corses, est mis en disponibilité, avec demi-traitement, pour raisons de santé, jusqu'à son admission à la retraite.

Idem. — M. **Mahé** (Eugène), Conducteur principal, attaché au service ordinaire du département d'Oran, est mis en disponibilité, avec demi-traitement, pour raisons de santé, jusqu'à son admission à la retraite.

6° DÉMISSIONS.

18 *mai* 1897. — Est acceptée la démission de M. **Devaux** (Charles), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département des Vosges.

20 *mai.* — M. **Bloch** (Benoît), Conducteur de 4e classe, détaché au service vicinal du département de la Loire, est déclaré démissionnaire.

7° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Durand** (Étienne), Conducteur de 1re classe, Bouches-du-Rhône, service ordinaire	1er juillet 1897

Digitized by Google

Date d'exécution.

M. **Archenault** (Philippe), Conducteur de 1re classe, en disponibilité pour raisons de santé ..... 1er juillet 1897

M. **Gauthier** (Édouard), Conducteur de 1re classe, Isère, service ordinaire..... 1er juillet 1897

M. **Flory** (François), Conducteur de 2e classe, Drôme, service ordinaire ..... 1er juillet 1897

8° DÉCÈS.

Date du décès.

M. **Couloy** (Théodore), Conducteur de 1re classe, Cher, service ordinaire ..... 16 mai 1897

9° DÉCISIONS DIVERSES.

18 *mai* 1897. — M. **Michel** (Octave), Conducteur de 3e classe, en congé renouvelable au service de la Société d'études du Congo Français, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département de la Corse.

27 *mai*. — M. **Boudinot** (Charles), Conducteur de 3e classe, en congé pour raisons de santé, est nommé Contrôleur-Comptable de 3e classe.

Idem. — M. **Tissot-Favre** (Jean), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département du Rhône, est nommé Contrôleur-Comptable de 3e classe.

Idem. — M. **Kerler** (Eugène), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département des Côtes-du-Nord, est nommé Contrôleur-Comptable de 3e classe.

Idem. — M. **Semeley** (Louis), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Seine, au service du Contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer du Midi, est nommé Contrôleur-Comptable de 3e classe.

Idem. — M. **Brocheret** (Armand), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Seine, au service ordinaire du département de Seine-et-Oise, est nommé Contrôleur-Comptable de 3e classe.

Digitized by Google

2 *juin.* — M. **Fournier** (Léon), Conducteur de 4e classe, détaché au service municipal de la Ville de Vichy, est attaché au service ordinaire du département de l'Allier.

5 *juin.* — M. **Guiraudet** (Jean), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Charente-Inférieure, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Saint-Jean-d'Angely à Marans, est attaché, en outre, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Ferrières-Courçon à Epannes.

11 *juin.* — M. **Sabatier** (Jules), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de Constantine, au service de la circonscription de Philippeville, passe au service de la circonscription de Bône, même département.

14 *juin.* — M. **Favreau** (Georges), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de la Charente-Inférieure, et au service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de l'État, est attaché, en outre, au service du Contrôle des travaux des chemins de fer de Saint-Jean-d'Angely à Civray et de Saint-Jean-d'Angely à Cognac.

16 *juin.* — M. **Faillie** (Louis), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département du Pas-de-Calais, au service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais, passe, dans le département de la Seine, au service de l'Inspection commerciale des chemins de fer de l'État.

17 *juin.* — M. **Béquet** (Aimé), Conducteur principal attaché, dans le département de la Seine, au service de la Direction du Contrôle des chemins de fer du Midi, passe dans le département de la Gironde, au service des études et travaux du chemin de fer de Bazas à Eauze.

Idem. — M. **Laurent** (Auguste), Conducteur principal attaché, dans le département de la Seine, au service de la Direction du Contrôle des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, passe au service de la Direction du Contrôle des chemins de fer du Midi, même département.

19 *juin.* — M. **Maumy** (François), Conducteur de 2e classe, attaché dans le département de la Haute-Vienne, au service des études du chemin de fer de Bussière-Galant à Saint-Yrieix, est attaché,

Digitized by Google

en outre, au service des études et travaux des chemins de fer de Felletin à Bourganeuf et du Dorat à Magnac-Laval.

23 *juin.* — M. **Roussel** (Charles), Conducteur principal, attaché au service ordinaire du département de la Marne, passe, dans le département de la Seine, au service de la Direction du Contrôle des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

26 *juin.* — M. **Bonicel** (Augustin), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de la Lozère, est attaché, en outre, au service des études et travaux du chemin de fer de Mende à La Bastide.

Les Éditeurs-Gérants : P. Vicq-Dunod et Cie.

TOURS. — IMPRIMERIE DESLIS FRÈRES, 6, RUE GAMBETTA.

Digitized by Google

LOIS.

(N° 133)

[24 juin 1897]

Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer d'Espalion à la ligne de Rodez à Millau.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit:

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer d'Espalion à la ligne de Rodez à Millau par ou près Bozouls, Gabriac et Bertholène.

En conséquence, la concession de ce chemin de fer, faite à titre éventuel à la compagnie des chemins de fer du Midi par la loi du 17 juillet 1886, est déclarée définitive dans les conditions prévues par la convention du 9 juin 1883, approuvée par la loi du 20 novembre suivant.

Art. 2. — Viendront en déduction des dépenses à la charge de l'État, pour l'établissement dudit chemin de fer, les subventions qui ont été ou qui seront offertes par le département ou les communes ou les propriétaires intéressés.

Art. 3. — Il est pris acte de l'offre faite par le conseil général de l'Aveyron, dans sa séance du 23 août 1894, de fournir à l'État une subvention égale à la dépense d'acquisition des terrains nécessaires à l'établissement de la ligne.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

Digitized by Google

DÉCRETS.

(N° 134)

[13 mars 1897]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'un réseau de tramways dans la ville d'Angers.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans la ville d'Angers, suivant les dispositions générales du plan et des dessins ci-dessus visés, d'un réseau de tramways, à traction électrique, destiné au transport des voyageurs dans ladite ville.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit réseau ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — La ville d'Angers est autorisée à pourvoir à la construction et à l'exploitation du réseau de tramways dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au décret du 8 juillet 1895 susvisé, avec les modifications indiquées à l'avenant ci-dessus visé du 22 février 1897.

Art. 3. — Est approuvé l'avenant à la convention du 29 avril 1895, passé, le 22 février 1897, entre le maire d'Angers, au nom de la ville, et la compagnie des tramways électriques d'Angers, pour la rétrocession du réseau de tramways susmentionné.

Ledit avenant, ainsi que le plan d'ensemble et les dessins ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Il est interdit à la compagnie des tramways électriques

Digitized by Google

d'Angers, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une entreprise autre que la construction et l'exploitation des lignes dont elle est rétrocessionnaire, en vertu tant des décrets ci-dessus visés des 8 juillet 1895 et 25 juillet 1896 que du présent décret, sans y avoir été préalablement autorisée par décret rendu en conseil d'État.

Tramways d'Angers.

RÉSEAU URBAIN.

AVENANT A LA CONVENTION DU 29 AVRIL 1895

RELATIVE A LA CONCESSION DU RÉSEAU SUBURBAIN.

Entre les soussignés :

M. Joxé, maire de la ville d'Angers, agissant au nom des habitants de ladite ville et spécialement autorisé par le conseil municipal suivant délibérations des 29 février, 16 avril et 1er décembre 1896,

D'une part ;

Et M. Faye (Ennemond), administrateur délégué de la compagnie des tramways électriques d'Angers, société anonyme dont le siège est à Lyon, 4, rue Grôlée, agissant en cette qualité et en vertu des pouvoirs qu'il tient des articles 26 et 31 des statuts de ladite société,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

La ville d'Angers est actuellement en instance pour obtenir la concession d'un réseau de tramways urbains comprenant les lignes ci-après :

Ligne n° 1. — De la gare Saint-Laud au boulevard Carnot par la rue de la Gare, la place de la Visitation, les rues Talot, des Lices, Voltaire, Chaussée-Saint-Pierre, la place du Ralliement, la rue Lenepveu, la place du Pilori, la rue Saint-Étienne, la place des Halles et la rue Botanique où elle rencontre la ligne n° 2 ci-après définie ;

Ligne n° 2. — De la gare Saint-Laud à la gare Saint-Serge par les rues Denis-Papin, de la Préfecture, le boulevard du Roi-René, empruntant ensuite la ligne suburbaine d'Angers à Erigné le long des boulevards de Saumur, de la Mairie et la place du Pelican et se continuant enfin par les boulevards Carnot et Ayrault ;

Ligne n° 3. — De la gare Saint-Laud à la route de Paris, s'embranchant sur la précédente à la place du Pélican et se continuant par la rue du Faubourg-Saint-Michel et par la route de Paris ;

Ligne n° 4. — De la place Lionnaise à la ligne n° 1 par les boule-

Digitized by Google

vards de Laval, Descazeaux, la place de la Laiterie, la rue Beaurepaire, le pont du Centre, le quai National et la rue Plantagenet;

Ligne n° 5. — De la place du Ralliement à la rue Pascal par la rue d'Alsace, empruntant ensuite la ligne suburbaine d'Angers à Érigné le long du boulevard de Saumur, de la rue Paul-Bert, de la place André-Leroy, de la rue Rabelais et de la route des Ponts-de-Cé (route nationale n° 161);

Ligne n° 6. — De la place du Ralliement à la Madeleine, se détachant de la précédente boulevard de Saumur et empruntant ensuite les rues Bressigny et de la Madeleine.

La ville d'Angers s'engage, dans le cas où cette concession lui serait accordée, à rétrocéder ledit réseau à la compagnie des tramways électriques d'Angers.

Cette rétrocession est faite aux clauses et conditions contenues dans la convention et dans le cahier des charges du 29 avril 1895, annexés au décret du 8 juillet 1895, qui a déclaré d'utilité publique le réseau des tramways suburbains entre Angers et Érigné et entre Angers et La Pyramide, ces clauses et conditions modifiées ou complétées ainsi qu'il suit.

CAHIER DES CHARGES.

Art. 1er. — Le réseau urbain est destiné au transport des voyageurs à l'exclusion des messageries. En conséquence, les clauses des articles 23, 28, 29, 33, spéciales au transport des messageries, et les articles 24, 26, 30, 31, 32, 34 en entier ne sont pas applicables au réseau urbain.

Art. 4. — Dans les courbes du plus petit rayon adopté, la partie la plus saillante de la voiture ne dépassera pas de plus de 55 centimètres le bord extérieur du rail. Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie mesurée entre les bords extérieurs des rails sera réglée de manière qu'entre les parties les plus saillantes de deux voitures qui se croisent il y ait un intervalle d'au moins 50 centimètres.

On aura soin de tenir compte de l'augmentation de saillie produite par les courbes du tracé.

Art. 5. — Le maximum des déclivités est déterminé par celui des déclivités des voies empruntées.

Art. 11. — Les voitures devront s'arrêter en pleine voie pour prendre ou laisser des voyageurs sur tous les points du parcours, sauf dans les courbes d'un rayon inférieur à 60 mètres, sur les déclivités supérieures à 4 centimètres et aux abords des bureaux d'attente sur des sections dont la longueur sera déterminée par le préfet.

Il sera établi des stations ou des haltes avec abri couvert pour le service des voyageurs aux points de bifurcation des lignes et notamment: carrefour Rameau, place du Ralliement, carrefour du Haras,

Digitized by Google

carrefour du boulevard de Saumur et de la rue Bressigny, place du Pélican, angle de la rue Botanique et du boulevard Carnot.

Art. 12. — Dans le cas où les voies sont placées sur le côté des chaussées, l'entretien de la bande de pavés de 30 centimètres qui se trouve entre la zone de 2 mètres, dont l'entretien est à la charge du concessionnaire, et la bordure du trottoir, est également à la charge du concessionnaire.

Aucune subvention n'est allouée au concessionnaire sur les fonds d'entretien des routes nationales pour les lignes du réseau urbain.

Art. 14. — Le nombre minimum des voyages qui devront être faits tous les jours sur chaque ligne et dans chaque sens est fixé à cinquante-deux par jour du 1er octobre au 30 avril, et à soixante-quatre par jour du 1er mai au 30 septembre.

Art. 16. — La concession prendra fin en même temps que celle des lignes des tramways suburbains, c'est-à-dire le 9 juillet 1970.

Art. 17. — Les usines destinées à la production de l'énergie électrique sont comprises dans les objets qui, aux termes du deuxième alinéa de l'article 17, doivent faire gratuitement retour à l'autorité concédante en fin de concession.

Art. 23. — Le prix de transport, sur chaque ligne, sera uniformément de 10 centimes, tant à l'aller qu'au retour. Mais, si deux lignes sont empruntées successivement, le prix, pour la seconde, sera abaissé à 5 centimes.

Art. 36. — Les sous-agents des postes et télégraphes en tournée de service seront admis gratuitement sur les plates-formes des voitures de voyageurs.

Art. 37. — La somme que le concessionnaire devra verser chaque année du 1er au 15 janvier, afin de pourvoir aux frais de contrôle, sera calculée d'après le chiffre de 75 francs par kilomètre de voie principale concédée, toute fraction au-dessus de 500 mètres étant comptée pour 1 kilomètre.

Le premier versement aura lieu dans les quinze jours qui suivront le décret d'utilité publique.

Il sera dû à partir du 1er janvier 1896.

Art. 38. — Il sera fait masse du cautionnement de 30.000 francs versé le 29 septembre 1894 pour le réseau suburbain, et du cautionnement de 30.000 francs versé le 29 avril 1896 pour le réseau urbain.

La moitié du cautionnement de 60.000 francs ainsi formé sera rendue au concessionnaire et proportionnellement à l'avancement des travaux. La dernière moitié ne sera remboursée qu'après l'expiration de la concession.

Fait double à Angers, le 22 février 1897.

Digitized by Google

(N° 135)

[19 mars 1897]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'une ligne de tramway entre Pontaillac et la Grande-Côte (Charente-Inférieure).

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Charente-Inférieure, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway à traction mécanique destinée au transport des voyageurs entre Pontaillac et la Grande-Côte.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de ladite date du présent décret.

Art. 2. — Le département de la Charente-Inférieure est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 16 mars 1897, entre le préfet de la Charente-Inférieure, au nom du département, et la société des tramways de la Grande-Côte de Royan, pour la rétrocession du tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Il est interdit à la société des tramways de la Grande-Côte de Royan, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation de la ligne définie à l'article 1er, sans y avoir été préalablement autorisée par décret délibéré en conseil d'État.

Digitized by Google

CONVENTION.

L'an 1897, le 16 mars,

Entre les soussignés :

M. Hélitas, préfet de la Charente-Inférieure, chevalier de la Légion d'honneur, agissant au nom et pour le compte dudit département, en vertu de la loi du 10 août 1871, de la loi du 11 juin 1880, des décrets des 6 août 1881 et 20 mars 1882, de la délibération du conseil général, en date du 21 août 1896,

D'une part ;

Et la société des tramways de la Grande-Côte de Royan, constituée légalement par-devant Me Lefebvre, notaire à Paris, représentée par M. Ravenez, président du conseil d'administration de ladite société, chevalier de la Légion d'honneur, agissant en vertu d'une délibération du conseil d'administration, en date du 27 juillet 1896.

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le département de la Charente-Inférieure se propose de demander à l'État la concession d'un tramway de Pontaillac (commune de Royan) à la Grande-Côte (commune de Saint-Palais). Il s'engage à rétrocéder à la société des tramways de la Grande-Côte, qui accepte, l'établissement et l'exploitation de cette ligne.

Cette rétrocession, qui n'aura d'effet qu'en vertu du décret à intervenir approuvant le présent traité, est faite aux conditions suivantes :

Art. 2. — Le rétrocessionnaire s'engage à exécuter complètement à ses frais la construction de la ligne. Il prendra à sa charge la totalité des dépenses résultant des travaux et fournitures d'objets immobiliers et mobiliers nécessaires à son complet établissement et notamment les études, la confection des avant-projets et des projets définitifs, les terrains nécessaires à l'établissement de la plate-forme du tramway, des stations et de toutes les dépendances de la ligne, tous les travaux d'infrastructure, y compris l'appropriation du sol et des voies publiques traversées ou empruntées, et tous les travaux de superstructure, le matériel fixe et roulant, le mobilier des stations, l'outillage des gares, de la voie et des ateliers, les appareils, lignes téléphoniques et leurs accessoires, en un mot tout ce qui est nécessaire à l'établissement du tramway et à son exploitation, la précédente énumération n'étant pas limitative.

Art. 3. — L'exploitation sera faite aux risques et périls du rétrocessionnaire, quelles que soient les recettes, sans aucune subvention ou garantie d'intérêts à la charge du département.

Toutes les recettes de l'exploitation (impôts déduits) appartiennent au rétrocessionnaire.

L'exploitation ne sera obligatoire que pendant deux mois : du 20 juillet inclusivement au 20 septembre inclusivement. Le reste de l'année, elle sera facultative.

Digitized by Google

Art. 4. — Cette rétrocession est faite aux charges, clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé, lequel est conforme au cahier des charges-type annexé au décret du 6 août 1881, sauf les modifications introduites aux articles 11 et 23, et la suppression des articles 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 36, 38 et 39.

Art. 5. — Avant la signature de l'acte de rétrocession, le rétrocessionnaire déposera à la Caisse des dépôts et consignations une somme de 1.000 francs en numéraire ou en rentes sur l'État calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert, au profit de ladite Caisse, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise. Elle ne sera remboursée qu'après l'expiration de la concession.

Art. 6. — Le rétrocessionnaire devra faire élection de domicile à Royan.

Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite à la mairie de Royan.

Art. 7. — Les frais de timbre et d'enregistrement du présent traité et du cahier des charges annexé seront supportés par le rétrocessionnaire.

Fait à La Rochelle, les jours, mois et an que dessus.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — La ligne de tramway qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs.

La traction aura lieu par des locomotives à vapeur.

Art. 2. — La ligne ira de Pontaillac à la Grande-Côte et empruntera les voies publiques ci-après désignées :

1° Le chemin de grande communication de Royan à Terre-Nègre ;

2° Le chemin vicinal ordinaire n° 3 de Royan au Bureau ;

3° Le chemin vicinal ordinaire n° 1 de Nauzant au Bureau ;

4° Le chemin du Bureau à Puyraveau.

Art. 3. — *Comme au type.*

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 60 centimètres.

La largeur des locomotives et des caisses des véhicules, ainsi que de

Digitized by Google

leur chargement, ne dépassera pas 1m,80 et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, restera inférieure à 2m,10; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 3m,50.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 1m,93.

Art. 5 à 10. — *Comme au type.*

Art. 11. — Les voitures devront s'arrêter sur les sections ci-dessous indiquées.

Le nombre et l'emplacement des gares, stations et haltes seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs. Il est toutefois entendu dès à présent qu'il sera établi des stations ou des haltes pour le service des voyageurs seulement, suivant les indications ci-après :

Commune de Vaux :
- Station de Pontaillac ;
- Halte du Deffé ;
- Halte de Vaux ;

Commune de Saint-Palais ;
- Halte de Nauzant ;
- Station du Bureau ;
- Halte de Terre-Nègre ;
- Station de la Grande-Côte.

Le reste comme au type (*).

(N° 136)

[27 mars 1897]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'un réseau de tramways dans la ville de Rennes (Ille-et-Vilaine).

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département d'Ille-et-Vilaine, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'un réseau de tramways à traction élec-

(*) Voir le type, *Ann.* 1882, p. 292; et *Journal officiel* du 21 mars 1897.

Digitized by Google

trique destiné au transport des voyageurs et, facultativement, de leurs bagages dans la ville de Rennes.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution desdits tramways ne sont pas accomplies dans le délai d'un an à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — La ville de Rennes est autorisée à pourvoir à la construction et à l'exploitation du réseau de tramways dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 6 mars 1897, entre le maire de Rennes, au nom de la ville, et MM. Grammont (Alexandre) et Faye (Ennemond) pour la rétrocession du réseau de tramways susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

CONVENTION.

Entre les soussignés :

1° M. Jean-Baptiste Poulin, commandeur de la Légion d'honneur, officier de l'Instruction publique, maire de la ville de Rennes, agissant en cette qualité et spécialement autorisé par le conseil municipal, suivant délibération du 22 avril 1895,

D'une part ;

2° M. Alexandre Grammont, industriel, demeurant à Pont-de-Chérui (Isère) ;

M. Ennemond Faye, demeurant à Lyon, rue Grolée, 4,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La ville de Rennes s'engage à solliciter de l'État la concession d'un réseau de tramways sur rails à traction électrique, tel qu'il est décrit dans les articles 1 et 2 du cahier des charges annexé au présent traité.

Par ce même traité, MM. Grammont et Faye s'engagent envers la ville de Rennes à faire dresser par leurs seuls soins et à leurs seuls frais les plans, profils et dessins, etc., nécessités par la loi et les règlements pour déposer ladite demande de concession envers l'État, mais en les établissant d'un commun accord avec l'administration municipale.

Art. 2. — La ville s'engage, dès aujourd'hui, à rétrocéder à MM. Grammont et Faye, qui prennent l'engagement de l'exécuter, la concession

Digitized by Google

telle qu'elle l'obtiendra de l'État. Elle ne devra toutefois aucune indemnité à MM. Grammont et Faye, si l'État lui refuse la concession.

MM. Grammont et Faye déclarent accepter cette rétrocession et s'engagent à construire et à exploiter à leurs frais, risques et périls, sans subvention ni garantie d'intérêts, le réseau de tramways qui fera l'objet du traité.

La rétrocession leur est consentie aux clauses applicables de la loi du 11 juin 1880, des décrets des 6 août 1881, 20 mars 1882 et 30 janvier 1894 et aux conditions du cahier des charges ci-annexé, conditions auxquelles ils déclarent expressément souscrire.

Ils seront, en conséquence, assujettis envers la ville à toutes les obligations à elle imposées par le cahier des charges, de même qu'ils seront subrogés aux avantages en résultant pour la ville.

Ce cahier des charges est conforme au cahier-type annexé au décret du 6 août 1881, sauf modifications aux articles 4, 6, 9, 10, 11, 14, 16, 17, 23, 29, 33 et 37, et suppression des articles 7, 24, 25, 26, 27, 30, 31, 32, 34, 38 et 39.

Art. 3. — La ville de Rennes se réserve le droit d'accorder ou de demander de nouvelles concessions de tramway; mais il est entendu que MM. Grammont et Faye auront, à conditions égales, un droit de préférence pendant dix ans.

Un délai de trois mois leur sera accordé, après notification, pour formuler leur acceptation ou leur refus. Passé ce délai, ils seront forclos du droit de préférence.

Art. 4. — La ville prendra à sa charge les travaux de première exécution qui résulteraient de la modification ultérieure du système actuel d'empierrement ou de pavage des chaussées empruntées.

Il est bien entendu toutefois que si, pour l'exécution de ces travaux ou de tous autres concédés par la ville, il devenait nécessaire de procéder au déplacement des voies ferrées, la ville réemploierait les vieux matériaux sans pouvoir être astreinte à de nouvelles fournitures, excepté en ce qui concerne les pavés.

La ville ne serait d'ailleurs, en pareil cas, tenue à aucune indemnité envers les rétrocessionnaires, sous prétexte de gêne dans leur exploitation.

De même, elle ne pourra être recherchée pour la gêne qui résulterait, dans la construction et l'exploitation des tramways, de l'établissement ou de réparations des conduites d'eau, des égouts, des conduites de gaz et de leurs accessoires établis sur la voie publique.

Les rétrocessionnaires devront, à cet effet, s'entendre avec les compagnies ou sociétés concessionnaires.

Les travaux de voirie qui peuvent être revendiqués par l'adjudicataire actuel des travaux municipaux devront lui être confiés, à moins d'entente amiable entre ledit adjudicataire et les rétrocessionnaires.

Art. 5. — La ville ne sera tenue à l'acquisition d'aucun immeuble pour l'établissement des tramways, MM. Grammont et Faye devant

Digitized by Google

emprunter des voies ayant une largeur suffisante ou, à défaut, pouvant être autorisés à prendre telle mesure jugée indispensable pour franchir dans les conditions du décret du 6 août 1881 et du cahier des charges y annexé, les parties de voies n'ayant pas la largeur réglementaire.

Les rétrocessionnaires seront seuls chargés de tous les travaux de remaniement des bordures des trottoirs.

Art. 6. — La ville concédera la location gratuite à MM. Grammont et Faye des surfaces occupées par les bureaux d'attente et de contrôle, lorsque lesdits bureaux seront établis sur des terrains de la voirie urbaine ou appartenant à la ville. Les plans architecturaux et l'emplacement de ces travaux devront être soumis à l'approbation de l'administration municipale.

L'administration municipale se réserve la faculté de faire déplacer ces bureaux en cas d'urgence, les rétrocessionnaires ayant été appelés à donner leur avis.

Il en sera de même pour les consoles, poteaux et supports quelconques destinés à soutenir les fils électriques.

Les rétrocessionnaires payeront à la ville, à titre de droit de stationnement, une redevance journalière de 25 centimes par voiture en activité. Le total des redevances, d'après état vérifié par l'administration, sera versé par trimestre à la caisse du receveur municipal.

Art. 7. — A titre de subvention, la ville de Rennes remboursera mensuellement aux rétrocessionnaires les droits d'octroi payés sur les matériaux, objets ou engins nécessaires à la construction des lignes, usines et bâtiments.

Art. 8. — Les deux derniers paragraphes de l'article 28 du cahier des charges seront applicables aux services publics municipaux.

De plus, les rétrocessionnaires seront tenus de transporter gratuitement les employés ou agents des services municipaux sur le territoire de Rennes, lorsqu'ils seront en tenue ou qu'ils seront munis de cartes et qu'ils seront dans l'exercice de leurs fonctions. Toutefois, il ne sera pas reçu plus de quatre employés à la fois dans un train.

Art. 9. — Les rétrocessionnaires feront imprimer à leurs frais 300 exemplaires du traité de rétrocession et du cahier des charges et les remettront à l'administration municipale.

Art. 10. — En cas d'infraction aux clauses du cahier des charges ou à celles du traité de rétrocession pour les délais relatifs soit à la production des dossiers et projets, soit à l'exécution des travaux, la ville sera en droit d'imposer aux rétrocessionnaires une amende qui pourra s'élever à 20 francs par jour de retard, indépendamment des dommages et intérêts auxquels ils pourraient être condamnés envers les tiers, s'il y a lieu. Le montant des amendes ainsi encourues sera arrêté par le préfet, les rétrocessionnaires entendus.

Art. 11. — Tous les engins, matériaux et apparaux, et plus spécialement toutes les fournitures de la partie électrique, nécessaires à la construction et à l'exploitation du tramway, seront de provenance française.

Digitized by Google

Le directeur et tout le personnel employé à la construction et à l'exploitation seront de nationalité française.

Sauf les cas exceptionnels dont l'administration reste seule juge, on n'emploiera dans les chantiers de construction que des ouvriers français.

Parmi ces cas exceptionnels figure la résidence plus qu'annuelle des ménages étrangers habitant la ville.

Art. 12. — Chaque année, les rétrocessionnaires transmettront à la mairie un rapport des opérations, un résumé des comptes annuels et un extrait du procès-verbal des délibérations de l'assemblée générale de la compagnie, lorsqu'elle aura été constituée.

Art. 13. — Dans un délai de six mois, à dater de la promulgation du décret de concession, MM. Grammont et Faye devront constituer une société anonyme qui leur sera substituée comme rétrocessionnaire du réseau défini par le décret.

Cette substitution devra être approuvée par décret délibéré en conseil d'État conformément à l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

La société demeurera solidairement responsable avec les rétrocessionnaires, vis-à-vis de la ville, de tous les engagements qu'ils auront contractés envers celle-ci, et ce, pendant un délai de dix ans à partir du décret approuvant la substitution.

Art. 14. — Avant la signature de l'acte de rétrocession, les rétrocessionnaires déposeront à la Caisse des dépôts et consignations une somme de 50.000 francs en numéraire ou en rentes sur l'État, conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert, au profit de ladite Caisse, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les trois cinquièmes en seront rendus aux rétrocessionnaires par cinquième aussitôt après la mise en marche de service. Les derniers cinquièmes ne seront remboursés qu'après l'expiration de la concession.

Art. 15. — Les rétrocessionnaires devront faire élection de domicile à Rennes.

Dans le cas où ils ne l'auraient pas fait, toute notification à eux adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture d'Ille-et-Vilaine.

Art. 16. — Les frais de timbre et d'enregistrement du présent traité et du cahier des charges y annexé, calculés selon l'article 24 de la loi du 11 juin 1880, seront supportés par les rétrocessionnaires.

Fait à Rennes, le 6 mars 1897.

Digitized by Google

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le réseau de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destiné au transport des voyageurs et facultativement des colis et bagages pour voyageurs.

La traction aura lieu par électricité et par câble aérien suspendu à des poteaux ou des consoles placées contre les maisons. Toutefois le retour du courant à l'usine devra se faire souterrainement par les rails, ainsi que cela a lieu à Dijon.

Le modèle de ces poteaux et de ces consoles sera soumis à l'approbation du préfet après avis du maire; il sera d'une forme aussi élégante que possible.

Art. 2. — Ce réseau comprendra les lignes suivantes et empruntera les voies publiques ci-après désignées :

Ligne n° 1. — De la gare au faubourg de Fougères, avec son terminus au croisement du boulevard de la Duchesse-Anne. — Parcours adopté: avenue de la Gare, rues Toullier, du Pré-Botté, Chalais, de Berlin, Coëtquen, place de la Mairie, rues d'Estrées, Le Bastard, de La Motte-Fablet, d'Antrain, faubourg d'Antrain, rue Le Sage, faubourg de Fougères, sur une longueur d'environ 3.000 mètres;

Ligne n° 2. — De la gare à l'ancien cimetière. — Parcours adopté : Avenue de la Gare, rues Toullier, du Pré-Botté, Chalais, de Berlin, Coëtquen, place de la Mairie, rues d'Estrées, Le Bastard, de La Motte-Fablet, d'Antrain, de l'Hôtel-Dieu, Le Graverend, de Dinan (anciennement rue Basse), pont Saint-Martin, chemin de grande communication n° 82 avec le cimetière comme point terminus. Longueur : environ 3.400 mètres;

Ligne n° 3. — De l'extrémité de l'avenue de la Tour-d'Auvergne au faubourg de Paris, avec terminus au croisement des boulevards de Metz et de Strasbourg. — Parcours adopté : point de départ, pont du chemin de fer, boulevard de la Tour-d'Auvergne, rues Penllain, Duparc, de Nemours, pont de Nemours, rues de Rohan, Velvire, place de la Mairie (avec station), rue de Brilhac, place du Palais, rues Victor-Hugo, de Bélair, de Paris et faubourg de Paris. Sa longueur sera de 3.170 mètres;

Ligne n° 4. — Du pont du chemin de fer, route n° 24, de Lorient (Port-Cabours), au faubourg de la Guerche, avec point terminus au croisement des deux routes nationales n°s 163 et 163 *bis*. — Parcours adopté : point de départ, pont du chemin de fer, route de Lorient (n° 24), le Mail, la place de la Mission, rues de la Monnaie, de Clisson, Du Guesclin, de l'Hermine, place de la Mairie (avec station), rue de

Digitized by Google

Brilhac, place du Palais, rues de Bourbon et de Berlin, quai de l'Université, avenue de la Gare, rue Saint-Hélier, faubourg de la Guerche, jusqu'au croisement des routes nationales n°s 163 et 163 *bis*. Longueur : 3.867 mètres environ

Ligne n° 5. — De la Croix de Saint-Hélier au cimetière de l'Est. Cette ligne empruntera la route nationale n° 163 *bis* et le chemin vicinal ordinaire n° 4. Longueur : 865m,70 ;

Ligne n° 6. — De la ligne n° 3 à la ligne n° 4 en empruntant le chemin vicinal ordinaire n° 18, dit rue Châteaudun et boulevard Laënnec. Cette ligne desservira l'usine centrale et le dépôt des voitures. Longueur : 759 mètres.

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de deux mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être commencés dans un délai de deux mois à partir de la même date. Ils seront poursuivis et terminés de telle façon que les lignes soient livrées à l'exploitation dans le délai maximum d'une année à partir de la même date.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre.

La largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, ne dépassera pas 2 mètres : la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera, au plus, de 3m,20.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera réglée de manière qu'entre les parties les plus saillantes des deux voitures qui se croisent il y ait un intervalle libre d'au moins 50 centimètres.

Art. 5. — Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté, dans des cas exceptionnels, de proposer, aux dispositions du présent article, les modifications qui lui paraîtraient utiles ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable du préfet.

Art. 6. — Dans les sections où le tramway serait établi dans la chaussée avec rails noyés, les voies de fer seront posées au niveau du sol, sans saillie ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique et sans aucune altération de ce profil, soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale du préfet. Les rails seront compris dans un pavage semblable à celui existant, c'est-à-dire d'environ 20 centimètres d'épaisseur, sur un empierrement de même épaisseur, qui régneront dans l'entre-rails et à 50 centimètres au moins de chaque côté, conformément aux dispositions prescrites par le préfet, sur la proposition du concessionnaire, qui sera chargé d'établir à ses frais ce pavage et cet empierrement.

La chaussée de la voie publique sera, d'ailleurs, conservée ou établie avec des dimensions telles qu'en dehors de l'espace occupé par le matériel du tramway (toutes saillies comprises) il reste une largeur

Digitized by Google

libre de chaussée d'au moins 2m,60, permettant à une voiture ordinaire de se ranger pour laisser passer le matériel du tramway avec le jeu nécessaire.

Un intervalle libre d'au moins 1m,10 de largeur sera réservé, d'autre part, entre le matériel de la voie ferrée (toutes saillies comprises) et la verticale de l'arête extérieure de la plate-forme de la voie publique.

L'intervalle mesuré entre le matériel roulant et la limite des propriétés riveraines sera de 1m,40, à moins qu'il n'existe des alignements approuvés passant en avant de ces limites, auquel cas l'intervalle minimum de 1m,40 devra être ménagé entre le matériel roulant et ces alignements.

Art. 7. — (Supprimé.)

Art. 8. — Dans les traverses des villes et des villages, les voies ferrées devront, à moins d'une autorisation spéciale du préfet, être établies avec rails noyés dans la chaussée entre les deux trottoirs, ou du moins entre les deux zones à réserver pour l'établissement de trottoirs, et suivant le type décrit à l'article 6.

Le minimum des largeurs à réserver est fixé d'après les cotes suivantes :

a) Pour un trottoir, 1m,10;

b) Entre le matériel de la voie ferrée (partie la plus saillante) et le bord d'un trottoir :

1° Quand on réserve le stationnement des voitures ordinaires, 2m,60;

2° Quand on supprime ce stationnement, 30 centimètres.

Art. 9. — Le déchet résultant de la démolition et du rétablissement des chaussées sera couvert par des fournitures de matériaux neufs de la nature et de la qualité de ceux qui sont employés dans lesdites chaussées.

Pour le rétablissement des chaussées pavées au moment de la pose de la voie ferrée, il sera fourni, en outre, la quantité de boutisses nécessaires afin d'opérer ce rétablissement suivant les règles de l'art, en évitant l'emploi des demi-pavés.

Les rétrocessionnaires devront se conformer aux conditions du cahier des charges de l'entreprise des travaux de pavage de la ville, en ce qui concerne la voirie urbaine.

Les vieux matériaux provenant des anciennes chaussées remaniées ou refaites à neuf qui n'auront pas trouvé leur emploi dans la réfection seront laissés à la libre disposition du concessionnaire.

Les fers, bois et autres éléments constitutifs des voies ferrées devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination.

Art. 10. — Les voies devront être établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront en acier.

Le type de ces rails, ainsi que leur mode de support, d'éclissage, d'entretoisement, etc., et le ballastage des voies seront arrêtés par le préfet sur la proposition du concessionnaire et l'avis des ingénieurs du contrôle.

Digitized by Google

Art. 11. — Les voitures devront s'arrêter en pleine voie, pour prendre ou laisser des voyageurs, sur tous les points du parcours.

Le nombre et l'emplacement des gares, stations et haltes seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs. Il est toutefois entendu dès à présent qu'il sera établi des stations ou des haltes couvertes pour le service des voyageurs, suivant les indications ci-après :

1° Station avec abri couvert aux terminus de chaque ligne;

2° Station avec abri couvert près du lycée, place de Bretagne, place de la Mairie.

Le reste comme au type (*).

(N° 137)

[2 avril 1897]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement dans la ville de Douai de deux embranchements de la ligne de Paris à la frontière belge.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'établissement de deux embranchements de la ligne de Paris à la frontière de Belgique, entre la gare principale de Douai et des deux gares de débords annexes, à créer dans l'intérieur de la ville de Douai, conformément aux indications des plans et profils ci-dessus visés, en date du 23 mars 1895, qui resteront annexés au présent décret.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux ne sont pas terminées dans un délai de six ans.

Art. 3. — Est approuvée la convention intervenue, le 27 mars 1897, entre le Ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, et la compagnie du chemin de fer du Nord.

(*) Voir le type *Ann.* 1882, p. 292; et *Journal officiel* du 31 mars 1897.

Digitized by Google

Un exemplaire de cette convention restera annexé au présent décret.

CONVENTION.

Entre le Ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État et sous la réserve de l'approbation des présentes par décret délibéré en conseil d'État,

D'une part,

Et la Société anonyme établie à Paris sous la dénomination de compagnie du chemin de fer du Nord, ladite compagnie représentée par MM. André-Jean-Laurens de Waru, administrateur; Omer-Henri Vallon, administrateur; le baron Édouard de Rothschild, administrateur, élisant domicile au siège de ladite société, à Paris, et agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par délibérations du conseil d'administration, en date des 31 juillet 1896 et 26 février 1897,

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit:

Art. 1er. — Le Ministre des travaux publics, au nom de l'État, concède à la compagnie du chemin de fer du Nord, qui accepte, deux embranchements de la ligne de Paris à la frontière de Belgique, à établir entre la gare principale de Douai et deux gares de débords annexes à créer à l'intérieur de la ville de Douai, pour transporter, à l'aide soit de locomotives, soit de voitures automobiles, soit de chevaux, au gré de la compagnie concessionnaire: 1° les marchandises de petite vitesse par wagon complet, en provenance ou en destination du réseau de ladite compagnie du Nord, après ou avant leur transport sur le chemin de fer; 2° éventuellement les voyageurs, les bagages et les marchandises de grande vitesse.

Cette concession est faite aux conditions prévues par la présente convention et, en outre, conformément à celles des clauses du cahier des charges et des conventions générales régissant le réseau de la compagnie, auxquelles il n'est pas dérogé.

Art. 2. — Les travaux nécessaires à l'établissement des voies ferrées dont il s'agit ayant le caractère de travaux complémentaires, que la compagnie du Nord peut être autorisée à exécuter en vertu de la convention du 5 juin 1883, approuvée par la loi du 20 novembre de la même année, les dépenses qui seront faites pour leur établissement et leur exploitation, ainsi que les recettes qui en proviendront, seront comprises dans les comptes de la compagnie, et l'imputation en sera faite conformément aux dispositions de ladite convention.

Art. 3. — Les embranchements comprennent :

1° Une voie de circulation partant de la gare de Douai, côté nord, franchissant la Scarpe sur un pont fixe projeté par la ville et aboutissant près de la porte d'Esquerchin à une gare de debord, annexe de la

Digitized by Google

gare principale et destinée au chargement et au déchargement à découvert des marchandises locales par wagons complet ;

2° Une voie de circulation partant de la gare de Douai, côté sud, et aboutissant, d'une part, aux entrepôts projetés par la ville et raccordée à ceux-ci de manière à assurer le camionnage des marchandises entre la gare principale et ces entrepôts et, d'autre part, à une gare de débord annexe de la gare principale et destinée, comme la précédente, au chargement et au déchargement à découvert des marchandises locales par wagons complets.

Diverses voies de manœuvre et de manutention seront, en outre, établies pour constituer les gares de débord.

Art. 4. — Les travaux devront être exécutés dans le délai de cinq ans à partir de l'approbation des projets définitifs par le Ministre des travaux publics.

Art. 5. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 150 mètres. Une partie droite de 40 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à 2 centimètres par mètre.

Le poids des rails sera au moins de 30 kilogr. par mètre courant.

Il n'y aura pas de clôtures ni de barrières à la traversée des voies publiques ; les voies ferrées seront séparées des voies publiques latérales par une clôture de faible hauteur.

Art. 6. — Dans la traversée des voies publiques, les voies ferrées seront posées au niveau du sol, sans saillie ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique et sans aucune altération de ce profil, soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale.

Il en sera de même pour les aiguilles, plaques tournantes et autres accessoires.

Des contre-rails devront être établis sur tous les points où ils seront reconnus nécessaires par l'administration.

La démolition des chaussées et des terre-pleins, l'ouverture des tranchées pour la pose et l'entretien des voies seront exécutées avec toute la célérité et toutes les précautions convenables. Les travaux seront conduits de manière à nuire le moins possible à la liberté et à la sûreté de la circulation. La compagnie devra observer, pour l'éclairage et la garde des chantiers, les règles ordinaires de voirie.

En cas de négligence, de retard ou de mauvaise exécution, il y serait immédiatement pourvu aux frais de la compagnie, après mise en demeure par l'administration, sans préjudice des poursuites qui pourraient être dirigées contre elle pour contravention aux règlements de voirie et des dommages-intérêts dont elle pourrait être passible envers les tiers.

Digitized by Google

Art. 7. — L'entretien comprendra, outre la surface comprise entre les rails de chaque voie ferrée, une largeur à droite et à gauche de 50 centimètres bordant chaque rail.

Lorsque, pour la construction ou la réparation des voies ferrées, il sera nécessaire de démolir des parties pavées ou empierrées de la voie publique, il devra être pourvu à l'entretien de ces parties pendant six mois à dater de la réception provisoire des ouvrages exécutés.

Il en sera de même pour les ouvrages souterrains, lorsqu'ils auront été modifiés du fait de la pose de la voie.

Art. 8. — Dans le cas où la compagnie serait autorisée à organiser un service de voyageurs, elle pourra l'assurer avec des voitures automobiles.

Elle sera dispensée de transporter obligatoirement les bagages, les chiens, les articles de messageries, les animaux, les cercueils, la poste, les aliénés, les prisonniers, etc.

Elle sera également dispensée de mettre des compartiments réservés à la disposition des dames voyageant seules.

Elle ne sera pas tenue d'enregistrer les bagages, ni d'accepter comme bagages des objets d'un poids individuel excédant 75 kilogrammes.

Le nombre des classes de voyageurs pourra être réduit à deux.

Les trains pourront être réduits à une seule voiture et ne contenir qu'un nombre limité de places.

Art. 9. — Les délais de transport des marchandises, tels qu'ils sont ou seront réglés pour les autres lignes du réseau du Nord par les arrêtés intervenus ou à intervenir, ou par les conditions d'application des tarifs spéciaux en vigueur sur le chemin de fer, seront augmentés de vingt-quatre heures pour toutes les marchandises en provenance ou à destination des embranchements faisant l'objet de la présente concession.

En cas d'encombrement sur lesdits embranchements ou dans les gares annexes, les marchandises pourront être expédiées ou reçues dans la gare principale.

Les délais stipulés pour les marchandises expédiées ou reçues sur les embranchements ou dans les gares annexes pourront être augmentés par arrêté du préfet, sur la demande de la compagnie et l'avis de l'inspecteur général, directeur du contrôle.

La compagnie devra fournir le nombre de wagons, de chevaux ou de machines réclamés par les besoins du service, en se conformant aux prescriptions de l'administration.

Art. 10. — Les prix à percevoir ne pourront excéder les prix ci-dessous :

Digitized by Google

TARIF	PRIX de péage	PRIX de transport	PRIX totaux
1° PAR TÊTE, QUELLE QUE SOIT LA LONGUEUR DU PARCOURS.			
Grande vitesse.			
(Dans le cas où la compagnie serait autorisée à organiser, sur le tout ou partie des voies ferrées faisant l'objet de la présente concession, un service de voyageurs partant de la gare de Douai et y aboutissant.)			
Voyageurs. Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe)...	0f,365	0f,185	0f,55
Voyageurs. Voitures couvertes, fermées à glaces, et à banquettes rembourrées 2e classe.....	0 265	0 135	0 40
Voyageurs. Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe)	0 165	0 085	0 25
Enfants.... Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent.			
Enfants.... De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte ; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur...			
Enfants.... Au-dessus de sept ans, ils payent placent entière.			
2° PAR TONNE, QUELLE QUE SOIT LA LONGUEUR DU PARCOURS.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
(Dans le cas où la compagnie effectuerait, par certains trains déterminés, le transport des bagages ou des marchandises en grande vitesse.)			
Bagages et marchandises de toute nature transportées à la vitesse des trains de voyageurs	4 »	2 »	6 »
Marchandises transportées à petite vitesse....	1 325	0 675	2 »

Les prix déterminés ci-dessus pour les transports à grande vitesse ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

Pour les marchandises en provenance ou à destination des embranchements, la taxe à percevoir s'ajoutera aux taxes des tarifs généraux, spéciaux ou communs, applicables sur le réseau de la compagnie, sans qu'il soit perçu de frais de gare, frais de chargement ou de déchargement et autres frais accessoires de toute nature, en sus de ceux qui sont perçus à la gare de Douai.

Dans le cas de réexpédition soit en cours de transport, soit à l'arrivée en gare, avant ou après déchargement de marchandises autres que les marchandises expédiées directement sur les embranchements, il sera perçu de nouveaux frais de gare et, s'il y a lieu, de nouveaux frais de chargement ou de déchargement.

Si le nombre des classes de voitures de voyageurs est réduit à deux, les voyageurs de 1re classe payeront le tarif de la 2e et les voyageurs de 2e payeront le tarif de la 3e.

Art. 11. — Les frais d'enregistrement de la présente convention seront supportés par la compagnie du chemin de fer du Nord.

Fait en double expédition à Paris, le 27 mars 1897.

(N° 138)

[5 avril 1897]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'une ligne de tramway entre Saint-Romain-de-Colbosc et la gare de Saint-Romain (Seine-Inférieure).

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Seine-Inférieure, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway, à traction à vapeur, destinée au transport des voyageurs et des marchandises entre Saint-Romain-de-Colbosc et la gare de Saint-Romain, sur le chemin de fer d'intérêt général de Paris au Havre.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires

Digitized by Google

pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département de la Seine-Inférieure est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 30 août 1896, entre le préfet de la Seine-Inférieure, au nom du département, et la compagnie du tramway de Saint-Romain-de-Colbosc, pour la concession de la ligne de tramway susmentionnée, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Par application des articles 15 et 36 de la loi du 11 juin 1880 et 12 du règlement d'administration publique du 20 mars 1882, le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor est fixé à deux mille sept cents francs (2.700 francs) pour la ligne entière.

Le montant de la subvention annuelle du Trésor et le remboursement ultérieur de cette subvention seront réglés d'après les bases fixées à la convention précitée du 30 août 1896 pour le maximum du capital de premier établissement, l'intérêt à servir à ce capital et les frais d'exploitation.

Art. 5. — Il est interdit à la compagnie du tramway de Saint-Romain-de-Colbosc, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction et l'exploitation du tramway de Saint-Romain-de-Colbosc à la gare de Saint-Romain, sans y avoir été préalablement autorisée par décret délibéré en conseil d'État.

CONVENTION.

L'an 1896, le 30 août,

Entre les soussignés :

M. Hendlé, commandeur de la Légion d'honneur et officier de l'Instruction publique, préfet de la Seine-Inférieure, agissant au nom et pour le compte du département, en vertu des délibérations du conseil général des 24 août 1894, 25 avril, 23 août 1895 et 18 août 1896, et de la délibération de la commission départementale, en date du 27 août 1896,

D'une part ;

Digitized by Google

Et M. Benoist, président du conseil d'administration de la compagnie du tramway de Saint-Romain, agissant au nom et pour le compte de ladite compagnie, en vertu des délibérations de l'assemblée générale et du conseil d'administration et, notamment, des délibérations des 7 et 14 septembre 1895 et 1er août 1896,

D'autre part;

A été faite et acceptée la convention ci-après :

Art. 1er. — Le département de la Seine-Inférieure concède à la compagnie du tramway de Saint-Romain, qui accepte, la concession et l'exploitation, pour une durée de cinquante années, d'une ligne de tramway à vapeur, pour le transport des voyageurs et des marchandises, allant de la commune de Saint-Romain à la gare de Saint-Romain-Etainhus.

Cette concession, qui n'aura d'effet qu'en vertu du décret d'utilité publique restant à intervenir pour approuver la présente convention, est faite conformément à la loi du 11 juin 1880 et aux décrets des 6 août 1881 et 20 mars 1882, portant règlement d'administration publique pour l'exécution de cette loi, et aux conditions suivantes :

Art. 2. — La compagnie est assujettie envers le département à toutes les obligations imposées par le cahier des charges annexé à la présente convention, de même qu'elle bénéficiera des avantages résultant de ce même cahier des charges, aux clauses et conditions duquel elle déclare s'engager.

Art. 3. — Ce cahier des charges a été établi en conformité du cahier des charges type annexé au décret du 6 août 1881, sauf l'article 7 supprimé et les modifications apportées aux articles 11, 14, 23, 30.

Art. 4. — En cas d'insuffisance du produit brut, impôts déduits, pour couvrir les frais d'exploitation et l'intérêt à 4 0/0 du capital augmenté de la prime d'amortissement correspondant, au même taux, à la durée de la concession fixée à cinquante ans, le département s'engage à subvenir au payement de cette insuffisance, tant à l'aide de ses ressources propres et de la subvention de la commune de Saint-Romain-de-Colbosc qu'à l'aide de la subvention de l'État, telle qu'elle est définie par l'article 36 de la loi du 11 juin 1880 et l'article 13 du décret du 20 mars 1882.

Pour l'application de cette clause, il est entendu :

1° Que le capital de premier établissement est limité, quelle que soit la dépense réelle, à un maximum de 42.000 francs par kilomètre, avec cette réserve que ce chiffre par kilomètre ne pourra s'appliquer, pour la ligne définie à l'article 1er, à une longueur supérieure à 4km,300;

2° Que ce sera le montant effectif de ce capital de premier établissement qui servira au calcul de l'intérêt garanti à 4 0/0, si ce montant effectif est égal ou inférieur au maximum fixé ci-dessus à 42.000 francs par kilomètre;

3° Que le montant effectif à compter, comme formant le capital de premier établissement, comprend :

A. Les acquisitions de terrains, l'établissement (infrastructure et

Digitized by Google

superstructure) de la ligne et de ses dépendances, le matériel fixe et le matériel roulant, primitif;

B. Les frais généraux d'études, de direction, de personnel, de surveillance des travaux et faux frais de toute nature qui ne pourront pas dépasser 2.800 francs par kilomètre;

4° Que, pour l'application des articles 15 et 36 de la loi du 11 juin 1880, les dépenses d'exploitation et d'entretien ne seront admises, chaque année, que jusqu'à concurrence d'un maximum kilométrique déterminé par la formule $1,100 + 0^{f},30n$, dans laquelle n représente le nombre des trains de toute nature.

Toutefois, il ne sera jamais compté qu'un train dans chaque sens en correspondance avec un même train du chemin de fer, sauf dans les cas où il y aurait plus de quarante-cinq voyageurs à transporter. Un train spécial de marchandises devra pouvoir transporter au moins 4 tonnes.

Le préfet pourra, le concessionnaire entendu, exiger l'établissement d'un nombre de trains supérieur au minimum prévu par l'article 14 du cahier des charges;

5° Que la longueur de la ligne sera fixée par un chainage continu ayant pour extrémités le bout des rails de la voie dans la traverse de Saint-Romain et la grille de clôture de la cour des marchandises de la gare de Saint-Romain-Etainhus;

6° Que la subvention totale à payer par le département, tant à l'aide de ses ressources propres et de la subvention de la commune de Saint-Romain qu'à l'aide de la subvention de l'État, est limitée à un maximum de 1.260 francs par kilomètre et par an, qui ne pourra jamais être dépassé, quelles que soient les circonstances;

7° Et que, toutefois, le concessionnaire bénéficiera des subventions en terrains qu'il pourra obtenir.

Art. 5. — Toutefois, postérieurement à la clôture du compte de premier établissement qui doit être clos quatre mois au plus tard après la mise en exploitation de la ligne, en vertu de l'article 2 du décret du 20 mars 1882, il pourra être ouvert un compte complémentaire de premier établissement pour les dépenses, telles que : créations de nouvelles gares, agrandissements de gares, pose de secondes voies de garage, acquisition de matériel roulant pour le service de trains supplémentaires imposés par le département, qui seraient faites par le concessionnaire, en vertu d'une autorisation spéciale et préalable du Ministre des travaux publics.

Le total s'en ajouterait au fur et à mesure au capital de premier établissement primitivement arrêté pour le calcul de la subvention annuelle, en vertu de l'article 4 ci-dessus, et pour le calcul de remboursement des avances faites par l'État et le département, en vertu de l'article 7 ci-après, mais sans que le total général de ces deux comptes de premier établissement primitif et complémentaire puisse dépasser le maximum de 50.000 francs par kilomètre.

La stipulation du paragraphe 6 de ce même article 4, qui fixe à

Digitized by Google

1.260 francs le maximum de la subvention par kilomètre et par an, n'en serait pas moins maintenue.

Art. 6. — La subvention totale pouvant revenir au concessionnaire, d'après les articles précédents, sera payée semestriellement par le département, tant pour son compte que pour celui de l'État, dans les quatre mois au plus tard à partir de la production par le concessionnaire des pièces justificatives établies dans les formes déterminées par les règlements d'administration publique, étant entendu que le calcul de la garantie doit porter sur l'année entière et que le payement fait à la fin du premier semestre est considéré comme un acompte à valoir sur le règlement définitif qui sera fait à fin d'année.

Art. 7. — Le remboursement des sommes payées au concessionnaire par le département et par l'État sera fait en conformité de l'article 15 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 8. — Le concessionnaire s'engage à n'employer dans la construction et l'exploitation du tramway que du matériel de provenance française et à n'utiliser comme agents d'exploitation que des employés de nationalité française.

Art. 9. — La présente convention sera nulle et non avenue si l'État n'intervient pas pour une somme égale au maximum résultant de la loi du 11 juin 1880, du décret du 29 mars 1882 et de l'article 4 ci-dessus.

Art. 10. — Le concessionnaire s'engage à acquitter les frais de timbre, d'enregistrement et d'expédition, ainsi que les autres frais accessoires auxquels pourraient donner lieu la présente convention et le cahier des charges qui y est annexé.

Fait double à Rouen, le 30 août 1896.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — La ligne de tramway qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs et des marchandises.

La traction aura lieu par moteur à vapeur.

Art. 2. — La ligne partira de la rue du Docteur-Achard et empruntera les voies publiques ci-après désignées : la rue Sylvestre-Dumesnil, la rue de la République, le chemin de grande communication n° 39, le chemin de la Gare.

Digitized by Google

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de trois mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être commencés dans un délai de six mois à partir de la même date. Ils seront poursuivis et terminés de telle façon que la ligne soit livrée à l'exploitation un an après.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre.

La largeur des locomotives et des caisses des véhicules, ainsi que de leur chargement, ne dépassera pas 2 mètres, et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, restera inférieure à 2 mètres ; la hauteur du matériel roulant sera au plus de 3m,20.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 1m,60.

Art. 5 à 9. — *Comme au type.*

Art. 10. — Les voies devront être établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront en acier et du poids de 18 kilogrammes au moins par mètre courant ; ils seront posés sur traverses en chêne de 1m,60 de longueur, à raison de 14 traverses par travée de 10 mètres; l'éclissage à quatre boulons sera en porte-à-faux entre deux traverses aussi rapprochées que possible.

Pour les traversées de routes et celle de Saint-Romain, les rails seront munis de contre-rails.

La dispense de poser des contre-rails ou des rails à gorge résultant du second paragraphe du présent article est accordée dans les conditions prévues par le décret du 30 janvier 1894, c'est-à-dire à titre révocable.

Art. 11. — Les voitures devront s'arrêter en pleine voie pour prendre et laisser des voyageurs sans bagages.

Il sera établi une gare pour la réception des marchandises à Saint-Romain et un abri pour les voyageurs et les bagages près de l'église.

Le reste comme au type (*).

(*) Voir le type *Ann.* 1882, p. 292; et *Journal officiel* du 6 avril 1897.

Digitized by Google

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT.

(N° 139)

[22 mai 1896]

Travaux publics communaux. — École. — Décompte.
— (Sieur Bellot.)

Expertise. — Experts entendus en leurs observations orales par le conseil de préfecture ; cube admis, d'après leurs indications, plus élevé que celui proposé dans le rapport écrit : pas d'irrégularité (I).

Rabais. — Le rabais s'applique au prix des travaux supplémentaires rentrant par leur nature dans les prévisions de l'entreprise (IV).

Réception définitive. — Lorsque les travaux sont achevés et que la commission municipale les a visités, la circonstance que celle-ci exige la réparation de malfaçons de peu d'importance et n'a pas dressé de procès-verbal de sa visite n'est pas de nature à faire modifier la date de la réception provisoire, et par suite de la réception définitive (V).

Sujétion. — Parements vus, commandés par le surveillant général des travaux ; plus-value allouée (II) : — préparation et pose de pierres de petite dimension offrant des difficultés imprévues : indemnité allouée (III).

I. *En ce qui touche les terrassements :*

Considérant qu'il résulte des termes mêmes de l'arrêté attaqué que, après le dépôt du rapport d'expertise, le conseil de préfecture a fait comparaître les experts devant lui et que c'est à la suite de leurs explications orales qu'il a porté au chiffre de 3.121^{m3},64 le cube des terrassements auquel doit s'appliquer l'indemnité pour sujétions imprévues ; que, dans ces circonstances, la commune n'est pas fondée à soutenir, par voie de recours incident, que l'indemnité de 1.560 fr. 82 allouée par l'ar-

Digitized by Google

rêté attaqué doit être ramenée au chiffre de 619 fr. 60 primitivement fixé par les experts ; et que, d'autre part, le requérant n'établit pas que cette indemnité doive être portée à un chiffre supérieur ;

II. *En ce qui touche les parements vus des maçonneries exécutés en moellons de choix de Saulty :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le travail dont s'agit a été régulièrement commandé à l'entrepreneur par le surveillant des travaux ; que, dès lors, la commune n'est pas fondée à demander la suppression de la plus-value allouée pour cette sujétion imprévue ; que, d'autre part, l'entrepreneur n'établit pas que le travail qu'il a exécuté puisse être assimilé à une maçonnerie de moellons têtués et réglés par assises ; que sa demande tendant à faire porter la plus-value qui lui est due au chiffre de 1.971 fr. 36 doit donc être rejetée ;

III. *En ce qui touche la plus-value pour maçonnerie de pierre de taille dure et tendre :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'entrepreneur a rencontré des difficultés imprévues dans la préparation et la pose des pierres de petite dimension pour les marches du perron et les socles des cabinets d'aisance ; que, dès lors, c'est à bon droit que le conseil de préfecture lui a alloué l'indemnité fixée par les experts ;

IV. *En ce qui touche l'application du rabais de l'entreprise aux travaux supplémentaires :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que ces travaux rentraient, par leur nature, dans les prévisions de l'entreprise ; que, dès lors, c'est avec raison que, par application de l'article 13 du cahier des charges, ils ont été rémunérés par les prix du marché et déclarés passibles du rabais ;

... VI. *En ce qui touche la date de la réception définitive :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les travaux étaient achevés le 28 août 1888, époque à laquelle la commission a procédé à leur visite ; que, si la commission, qui a constaté certaines malfaçons de peu d'importance et qui en a exigé la réparation préalable, n'a dressé aucun procès-verbal de sa visite, cette circonstance n'est pas de nature à faire modifier la date de la réception provisoire ; que de ce qui précède il résulte que c'est à bon droit que le conseil de préfecture a fixé au 28 août 1889 la date de la réception définitive et qu'il a, conformément à l'article 48 du cahier des charges, placé au 1er septembre 1889 le point de départ des intérêts ;

Digitized by Google

VII. *En ce qui touche les intérêts des intérêts...* (Les intérêts seront capitalisés à la date du 25 avril 1871 pour porter eux-mêmes intérêts. Le surplus des conclusions du sieur Bellot et les conclusions du recours incident de la commune de Toucy sont rejetés. Le sieur Bellot est condamné aux dépens, sauf en ce qui concerne ceux du recours incident qui seront supportés par la commune.)

(N° 140)

[22 mai 1896]

Travaux publics communaux. — Architecte. — Honoraires fixes pour les travaux d'entretien. — Travaux neufs : honoraires spéciaux. — Projet exécuté en partie seulement au moment de la révocation de l'architecte : fixation des honoraires au taux de 5 0/0 sur la partie du projet exécuté au jour de la révocation de l'architecte. — (Ville de Montluçon contre sieur Dénier.)

Considérant que, si le sieur Dénier, architecte de la ville de Montluçon, était rémunéré au moyen d'un traitement fixe, il résulte de l'instruction que, de 1872 à 1893, ce traitement a été réduit successivement de 3.000 à 2.400 et, enfin, à 1.800 francs, suivant le plus ou moins d'importance des travaux exécutés par la ville ; qu'il suit de là que le traitement de 1.800 francs, qui était alloué en dernier lieu au sieur Dénier, ne s'appliquait plus dans la commune intention des parties, qu'aux travaux d'entretien qu'il était chargé de diriger et que, dès lors, c'est à bon droit que le conseil de préfecture lui a accordé des honoraires spéciaux à raison des plans et devis d'un lavoir et de deux maisons d'école qu'il a dressés pour le compte de la commune et qui ont été approuvés par le conseil municipal le 16 avril 1892 ;

Sur le recours incident du sieur Dénier :

Considérant que, pour demander l'élévation à 2.292 fr. 84 de l'indemnité qui lui a été allouée par le conseil de préfecture, le sieur Dénier se fonde sur ce qu'il avait droit à des honoraires calculés à 5 0/0 sur le montant intégral des travaux du lavoir évalués à 8.000 francs ;

Mais considérant qu'au moment où le sieur Dénier a été révo-

Digitized by Google

qué la moitié seulement des travaux du lavoir était exécutée ; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture n'a calculé l'indemnité que sur la moitié du montant du devis; que, dès lors, le recours incident du sieur Dénier doit être rejeté ;

Sur les intérêts des intérêts : — ... (Rejet. Intérêts capitalisés à la date du 14 décembre 1894. Surplus des conclusions du recours incident rejeté. La ville de Montluçon est condamnée aux dépens.)

(N° 141)

[22 mai 1896]

Travaux publics. — Chemin de fer. — Dommages aux usines. — (Sieur Maistre contre compagnie du Midi.)

Décidé que les atterrissements qui se sont produits aux abords d'un pont construit par une compagnie de chemins de fer ont eu pour conséquence de diminuer la force motrice de l'usine du requérant située en amont. Droit à indemnité reconnu.

Qualité pour agir. Travaux antérieurs et travaux postérieurs à la vente. — Lorsqu'un dommage résultant de travaux antérieurs à la vente du moulin se produit postérieurement à cette vente, l'acquéreur a qualité pour réclamer une indemnité, encore bien qu'il n'ait pas été subrogé dans le droit à indemnité du vendeur (*).

Procédure. — Chose jugée. — Un arrêté, passé en force de chose jugée, qui a refusé d'admettre une réclamation formée par le vendeur du moulin à raison de dommages causés par la construction de ce pont, n'est pas opposable à l'acquéreur si la demande de celui-ci est fondée sur des faits qui ne s'étaient pas encore produits au jour du prononcé de l'arrêté.

Vu la requête pour le sieur Maistre... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté, en date du 10 février 1892, par lequel le conseil de préfecture du département de l'Hérault a rejeté sa demande d'indemnité formée contre la compagnie du

---

(*) Voy. Table décennale, 1885-1894, 2e vol., v. *Travaux publics*, n° 2107.

Digitized by Google

chemin de fer du Midi à raison du dommage causé à son moulin situé dans la commune de Bélarge — *Ce faisant, attendu* que le sieur Maistre est propriétaire d'un moulin, situé sur l'Hérault, dans la commune de Bélarge ; que ce moulin, dont l'existence remonte au XIIIe siècle, a fonctionné régulièrement jusqu'en 1868, époque où la compagnie du chemin de fer du Midi a construit, à 800 mètres environ en aval, un pont entre les communes de Paulhan et de Campagnac ; que, depuis cette construction, la chute d'eau du moulin diminue sans cesse : qu'une demande, formée en 1877 par le sieur Galissard, propriétaire du moulin, contre la compagnie du chemin de fer du Midi et tendant à la réparation du dommage subi par son immeuble, dont la cause était, selon lui, uniquement la construction du pont de Paulhan, a été rejetée le 22 mars 1882 ; qu'une nouvelle diminution de chute d'eau s'étant produite, le sieur Maistre, qui a acquis le moulin au mois de mai 1882, a assigné la compagnie du chemin de fer du Midi devant le conseil de préfecture, le 8 janvier 1887 ; que le conseil de préfecture a estimé que la demande du sieur Maistre était fondée sur les mêmes motifs que celle présentée par le sieur Galissard, son vendeur, en 1877, et, statuant après expertise et tierce-expertise, l'a rejetée à la date du 10 février 1892, en opposant une exception tirée de la chose jugée ; que le conseil de préfecture a commis une erreur de droit et que son arrêté doit être annulé ; qu'en effet tandis qu'en 1877 le sieur Galissard a attribué la cause du dommage uniquement à la construction du pont de Paulhan, le sieur Maistre soutient que la diminution de la chute d'eau du moulin a été causée non seulement par la construction de ce pont, mais encore par l'établissement des levées insubmersibles des deux côtés de cet ouvrage et par l'immersion dans la rivière de blocs de pierre destinés à protéger les piles contre l'action des eaux ; que sa demande est, dès lors, plus étendue que celle du sieur Galissard et qu'elle ne pouvait être rejetée en opposant une exception tirée de la chose jugée ; que, d'ailleurs, il s'agit de dommages successifs donnant naissance à autant d'actions qu'il y a de faits les ayant occasionnés ; au fond : condamner la compagnie du chemin de fer du Midi à payer au sieur Maistre la somme de 25.000 francs avec intérêts de droit, très subsidiairement, ordonner un complément d'expertise à l'effet de déterminer, au moyen de sondages, si les blocs de pierre noyés au pied des piles du pont de Paulhan ne sont pas un obstacle à l'écoulement des eaux.

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII ;

Digitized by Google

Considérant que, pour rejeter la demande du sieur Maistre, le conseil de préfecture s'est fondé sur ce qu'elle ne serait recevable que dans le cas où le dommage allégué résulterait uniquement de travaux exécutés par la compagnie du chemin de fer du Midi postérieurement à l'année 1882 ; que, pour le juger ainsi, le conseil de préfecture a rappelé qu'une demande de même nature avait été introduite, antérieurement à l'année 1882, par le sieur Galissard, vendeur du requérant; que ce dernier attribuait à l'établissement du pont de Paulhan et de ses abords la perte d'une partie de la force motrice de son moulin et qu'un arrêté, en date du 22 mars 1882, aujourd'hui passé en force de chose jugée, avait décidé que le sieur Galissard n'avait pas fait la preuve que le pont établi sur l'Hérault entre Paulhan et Campagnac eût été la cause des atterrissements formés à une certaine distance en amont de cet ouvrage ;

Mais considérant que la demande du sieur Galissard était motivée par une diminution de la chute d'eau de son moulin de 0m,27 qu'il attribuait à la construction du pont et de ses abords et que la chose jugée, le 22 mars 1882, ne peut avoir pour objet que cette même diminution de chute ; que toute autre interprétation de l'arrêté précité serait également contraire à sa lettre et à son esprit ; qu'en effet cet arrêté a formellement reconnu le caractère offensif des nouveaux ouvrages de la compagnie en faisant droit au second chef de la demande du sieur Galissard et en condamnant la compagnie à lui payer des dommages-intérêts à raison des dégradations matérielles causées à son moulin par les eaux de l'Hérault lors de l'inondation de 1875 ; qu'il suit de là que si, en 1882, il n'était pas prouvé que les ouvrages dont s'agit avaient déterminé quelques atterrissements en amont et amené la faible diminution de chute dont le demandeur se plaignait, il était cependant établi que les ouvrages avaient eu, dès cette époque, pour conséquence de modifier le régime de l'Hérault au moment des fortes crues ;

Considérant que la demande du sieur Maistre est fondée sur l'importance acquise, depuis 1882, par les atterrissements en amont du pont de Paulhan et sur une diminution de chute de 0m,23, qui en serait le résultat ; que c'est donc à tort que l'arrêté attaqué a opposé à cette demande nouvelle l'autorité de la chose jugée à une époque où les faits qui lui servent de base ne s'étaient pas encore produits ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la diminution de la chute d'eau du moulin de Bélarge a eu pour cause la construc-

Digitized by Google

tion du pont de Paulhan et des autres ouvrages exécutés à ses abords par la compagnie des chemins de fer du Midi ; que, dès lors, une indemnité est due au sieur Maistre par ladite compagnie ;

Considérant que le sieur Maistre a acquis le moulin de Bélarge au mois de mai 1882 ; qu'à cette époque il s'était déjà produit une diminution de la chute d'eau de cette usine ; que, dès lors, le requérant n'a droit à une indemnité qu'à raison de la diminution de force motrice subie par son moulin depuis l'année 1882 ; qu'il sera fait une exacte appréciation du dommage qui lui a été causé en fixant à 10.000 francs l'indemnité à laquelle il a droit ;

En ce qui concerne les frais d'expertise et de tierce-expertise :

Considérant que, dans les circonstances de l'affaire, les frais d'expertise et de tierce-expertise doivent être mis à la charge de la compagnie du chemin de fer du Midi... (Arrêté annulé. La compagnie du chemin de fer du Midi paiera au sieur Maistre la somme de 10.000 francs, avec intérêts à compter du jour où ledit sieur Maistre justifiera en avoir fait la demande. Les frais d'expertise et de tierce-expertise seront supportés par la compagnie du chemin de fer du Midi. Les dépens sont mis à la charge de la compagnie du chemin de fer du Midi.

(N° 142)

[22 mai 1896]

Travaux publics. — Rues et places. — Dommages. — (Ville de Blois.)

Travaux de nivellement exécutés par une ville ayant eu pour conséquence de placer la maison du requérant en contre-haut de 1m,78. — *Indemnité allouée.*

Plus-value. — Compensation du dommage avec la plus-value directe résultant pour l'immeuble de l'adoucissement des pentes des rues latérales. Rejet de la demande de compensation formée par la ville avec la plus-value indirecte applicable à l'ensemble des immeubles du quartier qui ont bénéficié des travaux de voirie (*).

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les travaux de

(*) Voy. Table décennale (*Arr. du C. d'Ét.*), 1885-1894 ; 2e vol. V. *Travaux publics*, nos 2558 et suiv.

Digitized by Google

nivellement exécutés en 1890 par la ville de Blois ont eu pour résultat de mettre le terrain du sieur Beaufils en contre-haut de 1m,78 à l'angle des voies nos 3 et 5 ; que la ville a ainsi causé à ce propriétaire un préjudice que les experts ont évalué à la somme de 4.623 fr. 40 et dont les parties en cause ne contestent pas le montant; qu'il y a lieu de compenser avec cette indemnité une somme de 550 francs représentant la plus-value directe résultant pour l'immeuble de l'adoucissement des pentes des voies latérales et du prolongement jusqu'à la gare de la voie n° 5 ; mais que la ville n'est pas fondée à demander qu'il soit fait état de la plus-value générale dont le quartier aurait bénéficié par suite de certains travaux qui étaient d'ailleurs projetés au moment où elle a mis en vente les terrains de l'ancien cimetière des Capucins ; que dans ces circonstances ni la ville requérante, ni le sieur Beaufils ne justifient qu'en allouant à ce propriétaire une somme de 4.073 francs, le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation de l'indemnité à laquelle il a droit ;

En ce qui touche les intérêts :

Considérant que, par ses conclusions en date du 30 octobre 1893, le sieur Beaufils a demandé les intérêts et les intérêts des intérêts des sommes qui lui sont dues ; que, par application des articles 1153 et 1154 du Code civil, il y a lieu de faire droit à la première de ces deux demandes et de rejeter la seconde... (Requête rejetée. Les sommes allouées au sieur Beaufils par l'arrêté susvisé du conseil de préfecture porteront intérêts à dater du 30 octobre 1893. Surplus des conclusions rejeté. La ville de Blois est condamnée aux dépens.)

(N° 143)

[22 mai 1896]

Travaux publics communaux. — Dommages causés aux riverains d'un chemin par des transports de matériaux. — (Sieur Lazies.)

L'établissement par un entrepreneur sur une voie publique d'un chemin de fer destiné au transport des matériaux nécessaires à la construction d'un ouvrage public, ayant causé aux riverains une

Digitized by Google

gêne dans la jouissance de leurs immeubles, une indemnité est allouée.

Procédure. — Avertissement du jour de l'audience notifié après cette audience : violation de l'article 44 de la loi du 22 juillet 1889 : arrêté annulé pour vice de forme : évocation.

Considérant qu'il résulte de l'instruction que c'est seulement après l'audience que le sieur Lazies a reçu notification de l'avertissement indiquant le jour où la demande formée contre lui par le sieur Mulet serait portée à la séance publique du conseil de préfecture; qu'ainsi il y a lieu d'annuler l'arrêté ci-dessus visé du 1er juillet 1890 par application des dispositions contenues dans l'article 44 de la loi du 22 juillet 1889;

Considérant que l'affaire est en état et que rien ne s'oppose à ce qu'il soit statué au fond ;

Au fond :

Considérant que, pour demander une indemnité, le sieur Mulet soutient que l'établissement d'un chemin de fer dans la rue Lamark par le sieur Lazies, en vue d'effectuer le transport des matériaux destinés à la construction d'un réservoir pour la ville de Paris, a eu pour effet, pendant la durée des travaux, de rendre plus difficiles les accès de son immeuble et d'empêcher l'habitation de plusieurs des pièces qui le composent; que le préjudice résultant de ces faits était de nature à ouvrir un droit à indemnité;

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'en condamnant le sieur Lazies à payer au sieur Mulet une somme de 700 francs il sera fait une exacte appréciation du préjudice éprouvé par ce propriétaire;

En ce qui concerne les frais de l'expertise :

Considérant que, le sieur Lazies n'ayant fait que des offres insuffisantes, il y a lieu de mettre à sa charge la totalité des frais de l'expertise... (Arrêté annulé. Le sieur Lazies paiera au sieur Mulet une somme de 700 francs. Les frais de l'expertise seront supportés par le sieur Lazies, ainsi que les dépens devant le conseil de préfecture. Le surplus des conclusions de la requête est rejeté. Les dépens devant le conseil d'État seront mis à la charge du sieur Mulet.)

Digitized by Google

(N° 144)

[12 juin 1896]

Communes. — Travaux d'adduction d'eau. — Malfaçons non relevées avant la réception des travaux. — Service des eaux prétendu non assuré conformément au contrat. — Redevances dues à la compagnie des Eaux. — Intérêts. — (Ville de Bastia.)

Malfaçons non signalées avant la réception des travaux. — Réclamations non recevables. — Décidé qu'en l'absence de toute disposition du cahier des charges concernant le délai de garantie ou les formes de la réception des travaux cette réception devait être réputée acquise à l'entrepreneur à l'époque où l'exécution des ouvrages avait été constatée, sans qu'il eût été relevé aucune défectuosité.

Décidé, en conséquence, qu'il y avait lieu de rejeter comme tardivement présentées les demandes en réparation de malfaçons qui auraient pu et dû être formulées avant la réception des travaux, et qui remettent en discussion l'observation des clauses du marché dans les travaux.

Service des eaux prétendu non assuré conformément au contrat: Rejet ; grief non justifié.

Intérêts. — Les intérêts d'une redevance dont le paiement a été suspendu à tort doivent être alloués pour chaque terme de la redevance à compter du jour ou ils ont été demandés. Mais les demandes des intérêts des termes échus ne sauraient faire courir les intérêts à l'égard des annuités à échoir postérieurement.

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les ouvrages exécutés par la compagnie des Eaux ont été reçus provisoirement le 6 juillet 1886 par la commission que le conseil municipal avait nommée pour examiner les travaux; que le procès-verbal dressé à cette date constate que tous les travaux de canalisation en général ont été exécutés conformément aux conditions imposées par le cahier des charges, et se borne à signaler la nécessité de quelques travaux complémentaires; que, le 20 octobre suivant, la commission a constaté l'exécution de ses travaux et n'a relevé aucune défectuosité dans les ouvrages ; qu'en conséquence la ville a payé le premier trimestre, échu à ladite date, de la sub-

Digitized by Google

vention promise par elle en vertu du contrat et qu'elle a acquitté de même sans réserve cette redevance pendant toute l'année 1887 et le premier semestre de l'année 1888; que, dans ces conditions, et en l'absence de toute disposition dans le cahier des charges concernant le délai de garantie ou les formes de la réception, cette réception doit être réputée acquise à la compagnie à la date du 20 octobre 1886; que, par suite, toutes les demandes de la ville tendant à faire condamner la compagnie des Eaux à réparer des malfaçons prétendues qui auraient pu et dû être constatées avant la réception ont été tardivement produites; qu'il y a lieu, en conséquence, de rejeter les conclusions de la requête de la ville qui remettent en discussion l'observation des clauses du marché dans les travaux et, faisant droit aux conclusions du recours incident, de réformer l'arrêté attaqué dans celle de ses dispositions par laquelle la compagnie des Eaux a été condamnée à exécuter les réfections nécessaires pour mettre tous les travaux de canalisation à la profondeur de 1m,10 et de décharger la compagnie de cette condamnation;

Mais considérant que la ville s'est plaint de l'inobservation par la compagnie des Eaux des clauses du contrat, non seulement en ce qui concerne l'exécution des travaux qui ont été reçus, mais aussi en ce qui a trait à l'accomplissement du service dont elle s'est chargée; qu'elle a notamment formulé des critiques au sujet de la pureté des eaux, de l'entretien des ouvrages, de la quantité d'eau livrée à la ville, du mélange aux eaux du Bévinco d'eaux de sources dont l'adduction n'aurait pas été approuvée par le conseil municipal, du défaut d'approbation par ce conseil du tarif des fournitures aux particuliers et du plan de distribution dans la ville; que les réclamations de la ville sur ces divers points sont recevables, mais qu'elles doivent être rejetées comme mal fondées, l'instruction et notamment l'expertise à laquelle il a été procédé ne faisant ressortir à la charge de la compagnie aucun manquement à ses obligations contractuelles de nature à justifier l'allocation d'une indemnité au profit de la ville; — qu'en effet, l'adduction des eaux de sources captées par la compagnie pour augmenter le débit de la canalisation n'a pu causer aucun préjudice à la ville, les rapports des experts et du conseil d'hygiène de Bastia établissant que ces eaux sont d'une qualité supérieure à celles du Bévinco; qu'il résulte également de l'expertise que la ville a bien eu à sa disposition la quantité d'eau prévue par le marché, que le service a été assuré dans de bonnes conditions; qu'enfin les plans de la distribution des eaux en ville ont été sou-

Digitized by Google

mis à l'autorité municipale, ainsi que les tarifs prévus par l'article 14 du traité;

Considérant que la ville n'impute à faute à la compagnie aucun fait nouveau, postérieur à l'expertise; qu'il résulte de ce qui précède que la ville n'est pas fondée à réclamer une indemnité à la compagnie et qu'elle doit être condamnée à payer à cette dernière les trimestres échus de la redevance stipulée par le contrat;

En ce qui concerne les intérêts : ...

Sur la demande de dommages-intérêts présentée par la compagnie dans son recours incident :

Considérant que la compagnie ne justifie, en dehors du retard dans le paiement de la subvention promise, retard qui ne peut donner lieu qu'à l'allocation des intérêts, d'aucun préjudice de nature à justifier sa demande d'indemnité;

Sur les frais d'expertise :

Considérant que c'est à bon droit que, dans les circonstances de l'affaire, les frais d'expertise ont été mis à la charge de la ville... (La ville de Bastia paiera à la compagnie des Eaux les annuités échues de la redevance stipulée par le marché avec intérêts à partir du 11 juin 1889, pour les termes échus à cette époque, et à partir du 14 septembre 1895 pour ceux qui sont devenus exigibles entre les deux dates; les intérêts dus à partir du 11 juin 1889 seront capitalisés le 14 septembre 1895 pour produire eux-mêmes intérêts à partir de cette date. L'arrêté du conseil de préfecture du département de la Corse est réformé en ce qu'il a de contraire aux dispositions de l'article 1er ci-dessus; il est, en outre, annulé en tant qu'il a condamné la Compagnie à exécuter les travaux nécessaires pour mettre les tuyaux de la conduite principale à la profondeur de 1m,10.

Digitized by Google

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES.

(N° 145)

[14 mai 1897]

Fonctionnaires se livrant au commerce.

Monsieur l'Ingénieur en chef, plusieurs administrations ont constaté que certains fonctionnaires se livraient à des opérations commerciales soit ouvertement, soit sous le couvert de prête-noms. Le Gouvernement ne saurait admettre une telle situation.

Je tiens donc à rappeler, d'une manière générale, aux agents du ministère des travaux publics, que les fonctionnaires doivent toute leur activité au service de l'État.

Ils ne pourraient que perdre une partie de leur autorité dans cette confusion des fonctions administratives et des affaires commerciales; ils s'exposeraient à être accusés de subordonner leurs devoirs professionnels à des préoccupations personnelles et à être suspectés d'employer une autorité qui leur est déléguée pour assurer une prompte et juste administration, à favoriser des intérêts particuliers et à créer au commerce une concurrence facile.

Je vous prie donc, Monsieur l'Ingénieur en chef, de renouveler expressément ces prescriptions aux agents de tous ordres placés sous votre direction. Vous mettrez en demeure d'opter ceux qui ne s'y seraient pas conformés.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
TURREL.

Digitized by Google

(N° 146)

[15 mai 1897]

Organisation du contrôle des voies ferrées des quais des ports maritimes ou fluviaux.

Monsieur le Préfet, j'ai l'honneur de vous adresser ampliation d'un arrêté du 29 avril dernier relatif à l'organisation du contrôle des voies ferrées des quais des ports maritimes ou fluviaux.

Les fonctionnaires du contrôle commercial seront de droit, dans chaque service, ceux qui sont indiqués à l'article 6 de cet arrêté. Il n'y a donc pas lieu de les désigner nommément. Au contraire, il convient de choisir les conducteurs ou agents qui, aux termes de l'article 5, seconderont, dans chaque port, l'ingénieur ordinaire chargé du contrôle technique. MM. les Ingénieurs en chef auront à m'adresser des propositions pour la désignation de ces agents, qui devront être en nombre aussi restreint que possible.

Il est bien entendu, d'ailleurs, que ces derniers devront figurer dans les propositions, non pas sous leur nom, mais seulement sous l'indication du service dont ils sont titulaires, de telle sorte qu'il n'y ait pas lieu, dans l'avenir, de procéder à une nouvelle investiture chaque fois que l'un d'eux viendra à être remplacé.

J'adresse ampliation de la présente circulaire à MM. les Ingénieurs en chef.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics.

Pour le Ministre et par autorisation :

Le Directeur du personnel et de la comptabilité,

RABEL.

ARRÊTÉ.

[29 avril 1897]

Le Ministre des travaux publics,

Vu le décret du 30 mai 1895 portant organisation du contrôle des chemins de fer et spécialement son article 10 ainsi conçu :

Digitized by Google

« Le Contrôle de l'établissement et de l'exploitation des voies « ferrées établies sur les quais des ports maritimes ou des voies « navigables est confié, sous l'autorité du directeur du Contrôle, « au service chargé de ces ports ou voies navigables »;

Vu l'avis du comité de l'Exploitation technique des chemins de fer;

Sur la proposition du Directeur du Personnel et de la Comptabilité,

Arrête :

ARTICLE PREMIER.

Les voies ferrées des quais des ports maritimes ou des voies navigables sur lesquelles s'exerce le contrôle prévu par l'article 10 du décret du 30 mai 1895 sont uniquement celles qui servent d'une manière effective au transbordement des marchandises et qui sont établies sur des ports affectés à l'usage du public.

ART. 2.

Ce contrôle s'exerce sur les voies ainsi définies ainsi que sur les voies de raccordement jusqu'au point où elles entrent dans les dépendances du chemin de fer d'intérêt général auquel elles aboutissent.

Toutefois, lorsqu'aux voies ferrées dont il s'agit est accolée une gare ouverte aux opérations que la compagnie du chemin de fer fait en vertu de son cahier des charges, le contrôle des opérations de cette gare et le contrôle de l'embranchement reliant à la fois le port et la gare à la ligne du chemin de fer appartiennent au service du Contrôle du réseau de ce chemin de fer.

ART. 3.

La direction du service du Contrôle des voies ferrées des quais des ports maritimes ou fluviaux est confiée, sous l'autorité du directeur du Contrôle du réseau d'intérêt général correspondant, à l'ingénieur en chef dans le service duquel chacun de ces ports se trouve placé.

ART. 4.

Chaque service de contrôle est divisé en deux branches :

1° Contrôle technique;

2° Contrôle commercial.

Digitized by Google

ART. 5.

Le service du Contrôle technique comprend : le contrôle de la voie, le contrôle de l'exploitation technique et la police. Il est confié à l'ingénieur ordinaire chargé du port, qui a sous ses ordres le ou les conducteurs et agents affectés au service de ce port et désignés à cet effet par le Ministre.

ART. 6.

Le service du Contrôle commercial comprend : le contrôle commercial proprement dit et la surveillance commerciale. Il est confié à l'inspecteur principal ou particulier de l'exploitation commerciale, ayant sous ses ordres le ou les commissaires de surveillance administrative, dans la circonscription desquels se trouve le port.

ART. 7.

Sont rapportés les arrêtés particuliers qui ont organisé le contrôle des voies ferrées des quais sur chacun des ports maritimes de commerce ou fluviaux.

ART. 8.

Les dispositions qui précèdent ne sont pas applicables au contrôle des voies ferrées des quais des ports placés dans le ressort de la préfecture de police.

Paris, le 29 avril 1897.

TURREL.

Le Directeur du personnel et de la comptabilité,
RABEL.

Digitized by Google

(N° 147)

[28 mai 1897]

Chemins de fer. — Primes des mécaniciens et enregistreurs de vitesse.

Messieurs les Administrateurs, par une circulaire ministérielle en date du 2 décembre 1895, les services de contrôle ont été invités à provoquer les observations des compagnies et à fournir un rapport sur la question des primes des mécaniciens, envisagée dans son ensemble au point de vue de la sécurité de l'exploitation, ainsi que sur la question de généralisation de l'emploi, sur les locomotives, des appareils enregistreurs de vitesse.

Les résultats de cette étude ont été soumis au Comité de l'Exploitation technique des chemins de fer.

Le Comité a constaté que les primes de temps gagné ou de régularité de marche et les primes d'économie de combustible, qui ont été instituées à la fois pour éviter le gaspillage de la houille et assurer la régularité du service, qui est une des principales garanties de la sécurité, comportent en elles-mêmes et sous forme de retenues, en cas de faute, des correctifs dont l'effet pondérateur est de nature à contrebalancer, dans une certaine mesure, les intérêts divers qu'elles mettent en éveil dans l'esprit des mécaniciens. Il a donc pensé que ces différents systèmes de primes ne devaient pas actuellement donner lieu à intervention de l'Administration supérieure et qu'ils pouvaient être maintenus moyennant l'adoption d'appareils permettant de contrôler pratiquement la vitesse des trains à tout instant et de déceler les abus qui peuvent se commettre, notamment à la descente des pentes.

Abordant ainsi la question des enregistreurs de vitesse, le Comité l'a appréciée de la manière suivante :

Sur les faibles déclivités, il n'est pas pratiquement possible d'atteindre des vitesses excessives, à moins d'augmenter considérablement la consommation du combustible, et sur les pentes très rapides la conscience du danger et la crainte de ne pouvoir maîtriser leur vitesse empêchent généralement les mécaniciens de commettre des imprudences. Il ne peut donc exister de danger véritable que sur les déclivités moyennes, telles que celles de

Digitized by Google

5 à 15 millimètres; or il est aisé de s'en affranchir par la constatation matérielle et continue des vitesses au moyen d'appareils enregistreurs établis sur les machines et par une répression sévère des fautes ainsi mises en évidence.

Les objections formulées contre l'emploi de ces appareils (absence de type complètement satisfaisant d'enregistreur continu, élévation du prix d'achat des appareils, travail et dépenses considérables pour le dépouillement des diagrammes) ne sont pas péremptoires. Car, d'une part, les nombreux appareils employés déjà soit en France, soit à l'Étranger, semblent susceptibles d'une application courante et ont beaucoup baissé de prix depuis l'origine; d'autre part, il serait facile de simplifier le dépouillement des diagrammes en se bornant à des vérifications par épreuves qui n'en tiendraient pas moins en éveil la vigilance des mécaniciens, d'autant plus qu'une constatation serait toujours facile à faire lorsque le degré de vitesse d'un train serait mis en cause. Les compagnies ont, d'ailleurs, répondu à ces diverses objections en faisant elles-mêmes des applications très larges des enregistreurs. Il est à souhaiter qu'elles persévèrent dans cette voie, qu'elles multiplient ces applications le plus vite et dans la plus large mesure possible, et qu'elles donnent la préférence, si faire se peut, à des appareils complétés par un mécanisme indiquant la vitesse à chaque instant.

En somme, le but à poursuivre doit être de munir chaque machine d'un enregistreur, lequel, abstraction faite de la question de sécurité, fournira toujours des indications utiles. On doit admettre toutefois que les compagnies ne procèdent, pour en arriver là, que par étapes successives, en commençant par les machines les moins stables, par celles qui remorquent les trains dont la vitesse normale est voisine du maximum autorisé, et par les lignes où une allure trop rapide peut être dangereuse, en raison d'un défaut de solidité de la voie ou de circonstances particulières de leur profil. De cette façon, la dépense pourrait être répartie sur plusieurs exercices, et les compagnies resteraient à même de profiter de l'expérience progressivement acquise et des perfectionnements réalisés dans la construction des appareils.

La généralisation des enregistreurs-indicateurs de vitesse ne doit pas, bien entendu, avoir pour conséquence d'affaiblir les autres moyens de contrôle. Il conviendra donc de continuer à se servir des appareils placés sur la voie et de faire procéder à des constatations dans les trains par les soins d'agents de la traction ou de l'exploitation, porteurs de tachymètres ou de compte-

Digitized by Google

secondes. Des procédés de vérification différents, loin de se nuire, se complètent mutuellement; ils peuvent donc et doivent même être employés simultanément.

Telles sont les considérations d'après lesquelles le Comité a émis l'avis qu'il y avait lieu d'appeler l'attention des compagnies et administrations de chemins de fer sur l'opportunité d'étendre le plus rapidement possible, dans les conditions indiquées plus haut, l'emploi des enregistreurs de vitesse sur les machines en circulation sur leurs réseaux respectifs.

J'ai l'honneur de vous informer que j'ai adopté cet avis, qui m'a paru bien motivé.

Veuillez, je vous prie, m'accuser réception de la présente circulaire et me faire connaître la suite que vous y aurez donnée.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
TURREL.

(N° 148)

[31 mai 1897]

Cantonniers et agents inférieurs. — Médailles d'honneur.

Monsieur l'Ingénieur en chef, j'ai l'honneur de vous adresser copie d'un décret du 1er mai 1897 et d'un arrêté du même jour instituant des médailles d'honneur en faveur des cantonniers et agents inférieurs dépendant de l'Administration des travaux publics et précisant les catégories d'agents qui peuvent concourir pour l'obtention de cette distinction honorifique.

Aux termes de l'article 5 de l'arrêté, ces médailles sont décernées sur la proposition des chefs de service intéressés et après avis des préfets. Vous aurez en conséquence à m'adresser chaque année, par la voie ci-dessus indiquée, de façon à ce qu'elles me parviennent au plus tard le 1er novembre, les propositions que vous pourriez avoir à formuler en faveur des cantonniers et agents dépendant de votre service et remplissant les conditions exigées.

Vous voudrez bien, en ce qui concerne cette année, établir vos propositions dès la réception de la présente circulaire et les envoyer immédiatement à M. le préfet. Vous trouverez ci-joint à

Digitized by Google

cet effet des formules sur lesquelles les candidats proposés devront être classés par ordre, de préférence sans distinction de catégories.

Il est bien entendu que vos propositions ne devront pas s'appliquer indistinctement à tous les cantonniers ou agents de votre service remplissant les conditions prévues par le décret du 1er mai 1897. Vous ne devrez y comprendre que ceux d'entre eux qui, par la durée et l'excellence de leurs services, se seront acquis des titres réels à cette faveur. J'attache une importance particulière à ce que cette sélection soit faite avec le plus grand soin, les médailles dont il s'agit ne devant conserver leur valeur, aux yeux mêmes des intéressés, qu'autant que les choix se seront portés seulement sur les plus dignes.

Des propositions spéciales, en vue de faire décerner une médaille dans les conditions prévues par l'article 2 du décret du 1er mai 1897, pourront être présentées en cours d'année. Mais une réserve plus grande encore s'impose en pareil cas, et je vous recommande tout spécialement de ne me saisir d'aucune demande de ce genre qu'autant qu'une circonstance véritablement exceptionnelle le justifiera.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

Pour le Ministre et par autorisation :

Le Directeur du personnel et de la comptabilité,
RABEL.

DÉCRET.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,
Décrète :

ARTICLE PREMIER.

Des médailles d'honneur en argent peuvent être décernées par le Ministre des travaux publics aux agents inférieurs et aux cantonniers des routes nationales, employés depuis plus de trente ans dans les services ressortissant à son département.

Digitized by Google

ART. 2.

La durée des services exigée pour l'obtention de cette médaille peut être réduite en faveur des agents qui, dans des circonstances spéciales, se seront distingués d'une manière exceptionnelle.

ART. 3.

Un arrêté ministériel déterminera les mesures de détail relatives à cette distinction et précisera les catégories d'agents qui pourront concourir pour son obtention.

ART. 4.

Le Ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 1er mai 1897.

FÉLIX FAURE.

Par le Président de la République :

Le Ministre des travaux publics,
TURREL.

ARRÊTÉ.

Le Ministre des travaux publics,

Vu le décret en date du 1er mai 1897, qui institue des médailles d'honneur en faveur des cantonniers et agents inférieurs dépendant de l'Administration des travaux publics ;

Sur la proposition du directeur du personnel et de la comptabilité.

Arrête :

ARTICLE PREMIER.

Les médailles d'honneur en argent décernées par le Ministre des travaux publics, en exécution du décret ci-dessus visé, sont du module de 32 millimètres. Elles portent d'un côté l'effigie de la République, entourée des mots : *République française. — Ministère des Travaux publics*, et, sur l'autre face, divers attributs entourés des mots : *Travail, Honneur, Dévouement*, avec une inscription relatant les nom et prénom du titulaire, ainsi que le millésime.

Digitized by Google

ART. 2.

Les titulaires sont autorisés à porter la médaille suspendue à un ruban composé de deux bandes tricolores disposées verticalement et séparées par une bande blanche. Chacune des sept bandes a une même largeur de 6 millimètres.

Ils reçoivent un diplôme portant leurs nom, prénoms et qualités.

ART. 3.

Peuvent concourir pour l'obtention de ces médailles :

1° Les chefs cantonniers et cantonniers des routes nationales ;

2° Les maîtres de port;

3° Les maîtres et gardiens de phares et fanaux ;

4° Les brigadiers et gardes pêche dépendant de l'Administration des travaux publics ;

5° Les gardes de navigation, éclusiers, pontiers, cantonniers et autres agents attachés au service de la navigation intérieure et au service des ports maritimes de commerce;

6° Les ouvriers employés d'une façon permanente sur les chantiers dépendant de l'Administration des travaux publics.

ART. 4.

Les médailles dont il s'agit seront décernées sur la proposition des chefs de service et après avis des préfets.

Paris, le 1er mai 1897.

Le Ministre des travaux publics,
TURREL.

Le Directeur du personnel et de la comptabilité,
RABEL.

(N° 149)

[1er juin 1897]

Réglementation de la circulation des vélocipèdes. — Envoi d'un projet d'arrêté préfectoral.

Monsieur le Préfet, l'application faite jusqu'à ce jour de l'arrêté du 29 février 1896, par lequel vous avez réglementé la circulation

Digitized by Google

des vélocipèdes, a permis de reconnaître que la rédaction de l'article 2, § 2, ne présentait pas toute la précision désirable.

En exigeant que chaque machine soit munie d'un appareil avertisseur, l'Administration a simplement entendu parler d'un dispositif quelconque, grelot, trompe ou autre, que le cycliste devrait seulement faire fonctionner, lorsque besoin serait, pour signaler sa présence aux piétons, cavaliers, voitures ou autres vélocipédistes. Le texte adopté ne traduisait pas sa pensée d'une façon suffisamment explicite, puisqu'il a donné lieu à une interprétation contraire. Il convient donc de le compléter de façon à faire disparaître toute ambiguité.

A cet effet, vous voudrez bien prendre un arrêté conforme au modèle que vous trouverez ci-annexé et qui portera la date du 15 juin 1897. Cet arrêté recevra la même publicité que celui du 29 février 1896.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
TURREL.

PROJET D'ARRÊTÉ PRÉFECTORAL

RELATIF A LA CIRCULATION DES VÉLOCIPÈDES SUR LES VOIES PUBLIQUES.

Nous, Préfet du département d
Arrêtons :

ARTICLE UNIQUE.

Le paragraphe 1er de l'article 2 de l'arrêté préfectoral en date du 29 février 1896, portant réglementation de la circulation des vélocipèdes sur les voies publiques, est remplacé par le paragraphe suivant :

« Tout vélocipède doit être muni d'un appareil sonore avertis-« seur dont le son puisse être entendu à 50 mètres, et qui sera « actionné aussi souvent qu'il sera besoin. »

Fait à , le 15 juin 1897.

Le Préfet d .

Digitized by Google

LÉGISLATION ET STATISTIQUE ÉTRANGÈRES.

(N° 150)

COLONIE DU CAP DE BONNE-ESPÉRANCE.

RÉSULTATS GÉNÉRAUX DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT PENDANT LES ANNÉES 1895 ET 1894 (*).

A. — Longueur et dépenses d'établissement (**).

ANNÉES	Longueur			Dépenses d'établissement		
	exploitée au 31 décembre	moyenne exploitée	exploitée par 1.000 habitants (***)	totales au 31 décembre	portant intérêt	par kilomètre de voie
	km.	km.	km.	milliers de fr.	milliers de fr.	francs
1895.....	3.625	3.625	7.11	517.299	513.186	142.763
1894.....	3.625	3.625	7,25	512.498	507.331	141.389

(**) Les conversions sont faites à raison de 1.609 mètres au mille, de 25 fr. 25 à la livre sterling et de 1.016 kilogrammes à la tonne anglaise.
(***) De race blanche.

B. — Effectif du matériel roulant au 31 décembre et parcours des trains.

ANNÉES	Locomotives	Véhicules de toute nature				Parcours des trains	Parcours supplémentaire des locomotives pour les manœuvres, formations de trains, etc.
		Voitures à voyageurs	Wagons à marchandises et à bétail	Autres véhicules	Total		
						milliers de km.	milliers de km.
1895.....	363	430	5.622	464	6.516	13.090	3.482
1894.....	373	429	5.635	449	6.513	11.412	3.325

(*) D'après la publication intitulée : *Cape of Good Hope Report of the general manager of railways for the year* 1895 (Capetown, Richard and sons, éditeurs, 1896, grand in-8°, p. 65 + L, avec graphiques et carte).

Digitized by Google

C. — Mouvement des voyageurs et des marchandises.

ANNÉES	Nombre de voyageurs à toute distance					Marchandises à toute distance		
	1re classe	2e classe	3e classe	porteurs de billets d'abonnements (*)	total	comptées par têtes	minérales	total (**)
	milliers	milliers	milliers	milliers	milliers	milliers de têtes	milliers de tonnes	milliers de tonnes
1895.....	1.051	1.045	1.795	2.812	6.703	853	253	1.177
1894.....	976	987	1.583	2.431	5.977	745	225	1.019

(*) On compte le nombre des voyages.
(**) Y compris les marchandises générales, mais non compris les marchandises comptées par têtes.

D. — Recettes de l'exploitation.

ANNÉES	Voyageurs	Colis postaux, chiens, chevaux, véhicules	Bétail	Marchandises générales	Divers	Totales (*)	Recettes totales par train-kilométrique	Recettes totales par kilomètre exploité
	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	francs	francs
1895.....	19.975	2.971	2.039	58.627	1.489	85.600	6,50	23.600
1894.....	14.895	2.252	1.650	48.331	1.393	68.522	6,00	18.900

(*) Y compris, comme recettes annexes, le prix de la location de matériel roulant par l'État libre d'Orange.

E. — Dépenses et produit net de l'exploitation.

ANNÉES	Dépenses totales de l'exploitation	Répartition 0/0 des diverses natures de dépenses				Dépenses par train-kilomètre	Dépenses par kilomètre exploité	Excédent des recettes sur les dépenses (après déduction de la part de l'État d'Orange).	Rapport 0/0 des dépenses aux recettes	Rapport 0/0 des recettes nettes au capital d'établissement (déduction faite de la part de l'État d'Orange)
		Entretien de la voie et des gares	Traction et entretien du matériel roulant	Exploitation proprement dite	Dépenses générales					
	milliers de francs					francs	francs	milliers de francs		
1895.....	40.299	27,2	47,0	23,9	1,9	3,10	11.100	38.594	47,1	7,50
1894.....	37.465	31,6	42,6	23,1	2,7	3,30	10.300	26.986	54,7	5,30

Digitized by Google

F. — Accidents survenus pendant l'année 1895.

Nombre d'accidents de trains : 33.

PERSONNES ATTEINTES	VOYAGEURS		AGENTS DE LA COMPAGNIE		AUTRES PERSONNES		TOTAL
	sans leur faute	par suite de leur imprudence	sans leur faute	par suite de leur imprudence	sans leur faute	par suite de leur imprudence	
Tuées	1	4	6	13	0	18	42
Blessées	5	11	55	50	1	19	141
Total	6	15	61	63	1	37	183

Digitized by Google

(N° 151)

INDE NÉERLANDAISE.

RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER ET DES TRAMWAYS A VAPEUR EN 1895 ET 1894.

Les renseignements statistiques qui suivent ont été extraits de la publication officielle intitulée : *Statistick van het vervoer op de Spoorwegenen Stoomtramwegen in Nederlandsch-Indië.*

I. — Chemins de fer.

A. — Longueur et dépense d'établissement.

Désignation des colonies et des réseaux	1895				1894			
	Longueur		Dépense d'établissement		Longueur		Dépense d'établissement	
	au 31 déc.	moyenne exploitée	totale	kilométrique	au 31 déc.	moyenne exploitée	totale	kilométrique
	km.	km.	milliers de francs	francs	km.	km.	milliers de francs	francs
Java — Réseau de l'État	1.123	1.106	195.524	174.109	1.089	991	188.447	173.044
Java — Réseau des Compagnies	343	343	60.499	176.381	343	343	60.286	175.761
Ensemble	1.466	1.449	256.023	174.640	1.432	1.334	248.614	173.613
Sumatra — Réseau de l'État	177	177	39.355	222.343	177	177	38.957	220.098
Sumatra — Réseau des Compagnies	102	102	14.839	144.474	102	102	14.717	144.284
Ensemble	279	279	54.194	194.244	279	279	53.674	192.379
Total	1.745	1.728	310.217	177.768	1.711	1.613	302.288	176.673

Nota. — Les guldens néerlandais ont été convertis à raison de 2f,12 par unité.

Digitized by Google

B. — Effectif et parcours du matériel roulant.

Désignation des colonies et des réseaux	1895					1894				
	Nombre de			Parcours		Nombre de			Parcours	
	locomotives	voitures à voyageurs	fourgons et wagons	des locomotives	des voitures et wagons	locomotives	voitures à voyageurs	fourgons et wagons	des locomotives	des voitures et wagons
				milliers de kilom.	milliers d'essieux kilom.				milliers de kilom.	milliers d'essieux kilom.
Java — Réseau de l'État	188	315	2.366	4.754	85.987	180	299	2.196	4.269	78.223
Java — Réseau des Compagnies	55	146	676	1.276	27.184	54	146	641	1.288	25.698
Ensemble	243	461	3.042	6.030	113.171	234	445	2.837	5.557	103.921
Sumatra — Réseau de l'État	52	48	319	883	12.223	46	45	269	876	11.738
Sumatra — Réseau des Compagnies	14	36	267	406	8.068	15	36	252	367	6.802
Ensemble	66	84	586	1.289	20.291	61	81	521	1.243	18.540
Total	309	545	3.628	7.319	133.462	295	526	3.358	6.800	122.461

C. — Transport des voyageurs.

Désignation des colonies et des réseaux	1895				1894			
	Nombre de voyageurs		Recette		Nombre de voyageurs		Recette	
	à toute distance	à un kilomètre	totale	par voyageur kilométrique	à toute distance	à un kilomètre	totale	par voyageur kilométrique
	milliers	milliers	milliers de francs	centimes	milliers	milliers	milliers de francs	centimes
Java — Réseau de l'État	6.182	176.694	5.684	3,2	6.214	167.002	5.397	3,2
Java — Réseau des Compagnies	3.102	68.993	2.101	3,2	3.055	66.891	2.152	3,2
Ensemble	9.284	245.687	7.885	3,2	9.269	233.893	7.549	3,2
Sumatra — Réseau de l'État	687	13.227	564	4,2	834	16.288	653	4,0
Sumatra — Réseau des Compagnies	684	11.793	733	6,1	539	9.373	647	6,9
Ensemble	1.371	25.020	1.297	5,2	1.373	25.661	1.300	5,1
Total	10.655	270.707	9.182	3,4	10.642	259.554	8.849	3,4

Digitized by Google

D. — Transport des marchandises.

Désignation des colonies et des réseaux	1893				1894			
	Nombre de tonnes		Recette		Nombre de tonnes		Recette	
	à toute distance	à un kilomètre	totale	par tonne kilométrique	à toute distance	à un kilomètre	totale	par tonne kilométrique
	milliers	milliers	milliers de francs	centimes	milliers	milliers	milliers de francs	centimes
Java — Réseau de l'État	1.043	101.593	10.303	10,1	1.030	92.710	10.734	11,6
Java — Réseau des Compagnies	517	38.997	5.062	13,0	502	37.630	5.463	14,5
Ensemble	1.560	140.590	15.365	10,9	1.532	130.340	16.197	12,4
Sumatra — Réseau de l'État	168	17.030	1.144	6,7	141	12.383	916	7,4
Sumatra — Réseau des Compagnies	174	5.324	1.624	30,5	132	4.320	1.278	29,6
Ensemble	342	22.354	2.768	12,4	273	16.703	2.194	13,1
Total	1.902	162.944	18.133	11,1	1.805	147.043	18.391	12,5

E. — Résultats financiers de l'exploitation.

Désignation des colonies et des réseaux	1893			1894		
	Recette brute	Dépense d'exploitation	Produit net	Recette brute	Dépense d'exploitation	Produit net
	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs
Java — Réseau de l'État	16.625	7.770	8.855	16.706	7.848	8.858
Java — Réseau des Compagnies	7.543	2.979	4.564	8.014	3.070	4.944
Ensemble	24.168	10.749	13.419	24.720	10.918	13.802
Sumatra — Réseau de l'État	1.885	1.130	755	1.603	977	626
Sumatra — Réseau des Compagnies	2.523	1.028	1.495	2.014	918	1.096
Ensemble	4.408	2.158	2.250	3.617	1.895	1.722
Total	28.576	12.907	15.669	28.337	12.813	15.524

Digitized by Google

II. — Tramways à vapeur.

A. — Longueur. — Capital d'établissement, Effectif et Parcours du matériel roulant.

ANNÉES	Longueur au 31 décembre		Longueur	Capital d'établissement		Nombre de			Parcours des		Nombre moyen d'essieux par train
	à simple voie	à double voie	moyenne exploitée	total	par kilomètre	locomotives	voitures	wagons	locomotives	trains	
	km.	km.	km.	francs	francs				km.	essieux-km.	
1895....	334	8	329	20.055.844	57.304	84	137	375	1.816.414	22.578.642	13
1894....	299	8	294	18.455.469	58.486	72	130	297	1.693.969	20.605.116	13

B. — Transport des voyageurs et des marchandises.

ANNÉES	Voyageurs				Bagages et marchandises			
	Nombre de voyageurs		Recette		Nombre de tonnes		Recette	
	à toute distance	à un kilomètre	totale	par voyageur kilométr.	à toute distance	à un kilomètre	totale	par tonne kilométr.
			francs	centimes			francs	centimes
1895.....	8.474.863	66.118.377	1.618.107	2,44	246.089	10.927.532	1.491.072	13,36
1894.....	7.963.877	60.345.298	1.494.473	2,48	200.703	8.816.006	1.237.427	13,99

C. — Résultats généraux de l'exploitation.

ANNÉES	Recette brute		Dépense d'exploitation		Produit net		Rapport pour cent		
	totale	par train kilomètre	totale	par train kilomètre	total	par train kilomètre	de la dépense à la recette	du produit net au capital d'établissement	du produit net à la recette brute
	francs	francs	francs	francs	francs	francs			
1895	3.140.852	1,82	1.279.157	0,74	1.851.695	1,08	40,8	9,23	59,14
1894	2.756.967	1,74	1.163.838	0,74	1.593.129	1,00	42,2	9,13	57,78

Digitized by Google

(N° 152)

RUSSIE.

RÉSULTATS GÉNÉRAUX DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER EN 1894 ET 1893.

Les renseignements qui suivent ont été extraits du 45e volume du *Recueil statistique du Ministère des voies de communication*, publié à Saint-Pétersbourg en 1896.

Les données se rapportent au réseau de l'Empire, non compris le réseau finlandais (2.249km) ni le chemin de fer transcaspien exploité par le Ministère de la Guerre (1.433km).

A. — Situation du réseau, dépense d'établissement et effectif du matériel roulant au 31 décembre des années 1894 et 1893.

Années	Désignation des réseaux	Longueur construite	Longueur moyenne exploitée	Dépense d'établissement totale	Dépense d'établissement kilométrique	Matériel roulant: Locomotives	Matériel roulant: Voitures à voyageurs	Matériel roulant: Wagons à marchandises et fourgons	Matériel roulant: Wagons-poste
		km.	km.	millions de francs	milliers de francs				
1894	Réseau de l'Etat.....	18.054	18.045	5.372	297	4.255	4.734	92.269	178
	Réseau des Compagnies	15.180	14.423	4.152	274	3.393	3.843	76.672	158
	Ensemble.....	33.234	32.468	9.524	287	7.648	8.577	168.941	336
1893	Réseau de l'Etat.....	13.261	13.269	2.928	236	2.764	2.925	57.334	121
	Réseau des Compagnies	18.103	16.609	5.649	304	4.569	5.193	102.253	135
	Ensemble.....	31.364	29.878	8.577	276	7.333	8.118	159.587	256

(*) En tenant compte des lignes exploitées en commun, ces longueurs étaient de 32.442 km. en 1894 et de 29.734 km. en 1893.

Note. — Pour les conversions, on a admis 1 verste = 1km,067; 1 poud = 16kg,38, et 1 rouble métallique = 4 francs. D'après l'évaluation du contrôle de l'Empire, 100 roubles métalliques valaient 148 roubles-crédit en 1894 et 152 roubles-crédit en 1893.

Digitized by Google

B. — Transport des voyageurs.

ANNÉES	DÉSIGNATION DES RÉSEAUX	NOMBRE DE VOYAGEURS à toute distance 1re classe	2e classe	3e classe	total (*)	à 1 kilom. total (*)	RECETTES du transport des voyageurs
		milliers	milliers	milliers	milliers	milliers	milliers de fr.
1894	Réseau de l'État	349	1.953	27.409	31.012	3.500.176	88.911
	Réseau des Compagnies	281	1.572	21.480	24.620	2.643.600	65.677
	Ensemble	630	3.525	48.889	55.632	6.143.776	154.588
1893	Réseau de l'État	203	1.105	15.302	17.728	1.994.975	44.413
	Réseau des Compagnies	391	2.128	29.705	33.796	3.702.067	96.195
	Ensemble	594	3.233	45.007	51.524	5.697.042	140.608

(*) Y compris les transports des prisonniers et les transports gratuits.

C. — Transport des marchandises.

ANNÉES	DÉSIGNATION DES RÉSEAUX	BAGAGES ET MARCHANDISES A GRANDE VITESSE (*) Tonnes transportées à toute distance	à un kilomètre	Recette	MARCHANDISES A PETITE VITESSE (**) Tonnes transportées à toute distance	à un kilomètre	Recette	ENSEMBLE (***) Tonnes transportées à toute distance	à un kilomètre	Recette
		milliers	milliers	milliers de fr.	milliers	milliers	milliers de fr.	milliers	milliers	milliers de fr.
1894	Réseau de l'Etat	327	91.425	10.171	39.926	10.423.593	372.983	49.403	11.886.155	409.684
	Réseau des Compagnies	251	61.799	7.588	33.696	8.014.341	296.965	39.404	9.001.128	323.572
	Ensemble	578	153.224	17.759	73.692	18.437.934	669.948	88.807	20.887.283	733.256
1893	Réseau de l'État	148	36.691	4.663	25.023	6.531.364	223.153	29.097	7.149.578	240.153
	Réseau des Compagnies	306	74.661	10.289	42.037	9.653.300	360.536	50.288	10.881.187	394.184
	Ensemble	454	111.352	14.952	67.060	16.184.664	583.689	79.385	18.030.765	634.337

(*) Non compris les chiens et les chevaux.
(**) Non compris les transports militaires et les bestiaux.
(***) Y compris les animaux vivants, les transports militaires, les marchandises à la pièce et les transports en service pour le compte de l'exploitation.

Digitized by Google

D. — Résultats financiers de l'exploitation.

Années	Désignation des réseaux	Recette brute	Dépense d'exploitation	Produit net total	Produit net kilométrique	Rapport p. 100 de la dépense à la recette
		francs	francs	francs	francs	
1894	Réseau de l'État	552.027.444	329.586.473	222.440.971	12.324	60
	Réseau des Compagnies	440.831.011	249.850.953	190.980.058	13.237	57
	Ensemble	992.858.455	579.437.426	413.421.029	12.738	58
1893	Réseau de l'État	310.248.452	192.717.132	117.531.320	8.858	62
	Réseau des Compagnies	554.476.112	331.604.257	222.871.855	13.420	60
	Ensemble	864.724.564	524.321.389	340.403.175	11.450	61

E. — Accidents survenus dans l'exploitation.

Années	Désignation des réseaux	Nature des accidents				Victimes des accidents des trains							
						Voyageurs		Agents des chemins de fer		Autres personnes		Ensemble	
		Déraillements	Collisions	Accidents divers (*)	Ensemble	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
1894	Réseau de l'État	493	284	749	1526	28	93	117	419	221	239	366	751
	Réseau des Compagnies	341	214	547	1102	15	56	123	306	202	215	340	577
	Ensemble	834	498	1296	2628	43	149	240	725	423	454	706	1328
1893	Réseau de l'État	186	102	226	514	16	45	99	226	157	156	272	427
	Réseau des Compagnies	234	162	336	732	21	92	137	340	265	274	423	706
	Ensemble	420	264	562	1246	37	137	236	566	422	430	695	1133

(*) Survenus aux trains en marche.

Digitized by Google

PERSONNEL.

(N° 153)

I. — INGÉNIEURS.

1° DÉCORATIONS.

Décret du 12 juillet 1897. — M. **Solacroup** (Émile), Ingénieur ordinaire de 1re classe, est promu au grade d'Officier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur (sur la proposition du Ministre de la Guerre).

Idem. — M. **Alby** (Amédée), Ingénieur ordinaire de 1re classe, est nommé Chevalier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur.

Décret du 28 juillet. — Sont promu ou nommés dans l'Ordre national de la Légion d'Honneur, savoir :

Au grade d'Officier :

M. **Flamant** (Alphred), Inspecteur général de 2e classe ;

Au grade de Chevalier :

MM. **Rousseau** (Henri), **Tur** (Paul), **Desprez** (Henri), **Delure** (Gaston), Ingénieurs ordinaires de 1re classe,
Roth (Guillaume), Sous-Ingénieur.

2° PROMOTION.

Décret du 24 juillet 1897. — M. **Pasqueau** (Alfred), Ingénieur en Chef de 1re classe, est promu Inspecteur Général de 2e classe, pour prendre rang à dater du 16 août 1897.

Digitized by Google

3° AVANCEMENTS.

Arrêté du 5 juillet 1897. — Les avancements suivants sont accordés, à dater du 1er juillet 1897, aux Ingénieurs du Corps des Ponts et Chaussées, savoir :

1° *Ingénieurs en chef de 1re classe dont le traitement est porté de 7.000 à 8.000 francs :*

MM. **Lasne**, à La Roche-sur-Yon ;
Guillon, à Orléans ;
Considère, à Quimper ;
Gilbin, à Troyes ;
Genty, Ministère de l'Agriculture (Service hydraulique) ;
Jullien, à Limoges.

2° *Ingénieurs en chef de 2e classe élevés à la 1re classe :*

MM. **Bouvaist**, à Vesoul ;
Modelski, à La Rochelle ;
Pihier, à Angers ;
Lordereau, à Chartres ;
Massé, à Amiens ;
Rivoire-Vicat, à Grenoble ;
Rascol, en congé renouvelable (Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée) ;
Hausser, en congé renouvelable (Compagnie du Midi) ;
Boutan, en congé renouvelable (Compagnie des Eaux de Constantinople).

3° *Ingénieurs ordinaires de 2e classe élevés à la 1re classe :*

MM. **Le Grain**, Chemins de fer de l'État ;
Armand, à Avignon ;
Biette, Service municipal de Paris ;
Pierret, à Compiègne ;
Legay, à Blois ;
Havé, à Boulogne-sur-Mer ;
Locherer, Service municipal de Paris.

4° *Ingénieurs ordinaires de 3e classe élevés à la 2e classe :*

MM. **Février**, à Guéret ;
Urbain, à Brioude ;

Digitized by Google

MM. **Casset**, à Dôle;
Martin (Henri), à Rouen;
Michaux, à Chartres;
Théry, à Albi;
Prince, à Tours;
Regnoul, en congé renouvelable (Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée);
Pellé, à Lille;
Malenfant, Service municipal de Béziers;
Adam, Chemins de fer de l'État;
Paul, à Bordeaux;
Duperrier, à Quimper.

4° SERVICES DÉTACHÉS.

Arrêté du 3 juillet 1897. — M. **Boutteville**, Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Mantes, au service de la 3e section de la navigation de la Seine, est mis à la disposition du Ministre des Colonies, pour remplir les fonctions d'Ingénieur en Chef adjoint à l'Inspecteur Général des Travaux publics des Colonies.

M. **Boutteville** est placé dans la situation de service détaché.

L'emploi d'Ingénieur ordinaire, occupé par M. **Boutteville**, est supprimé.

5° RETRAITE.

	Date d'exécution.
M. **Henry** (Edmond), Inspecteur Général de 2e classe	4 août 1897

6° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Péniquel**, Ingénieur ordinaire de 2e classe	27 juin 1897
M. **Doussot**, Inspecteur Général honoraire, en retraite	12 juillet 1897

7° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 21 juin 1897. — M. **Delacourcelle**, Conducteur de 3e classe, Élève-externe diplômé de l'École nationale des Ponts et Chaussées, est chargé, à la résidence de Mont-de-Marsan, des

Digitized by Google

services ci-après désignés, en remplacement de M. **Devin**, Sous-Ingénieur, appelé à une autre destination, savoir :

1° Service ordinaire du département des Landes (arrondissement du Nord-Est) ;

2° Service maritime des départements des Landes et des Basses-Pyrénées (3e arrondissement) ;

3° Service hydrométrique du bassin de l'Adour (3e section, — 2e arrondissement) ;

4° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Marchat**, 1er arrondissement, lignes de Mont-de-Marsan à Saint-Sever, de Saint-Sever à Hagetmau, de Condom à Riscle, et de Nérac à Mont-de-Marsan, — Section de Gabarret à Mont-de-Marsan.

M. **Delacourcelle** remplira les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Arrêté du 21 *juin* 1897. — M. **Hégly** (Michel), Conducteur de 2e classe, Élève-externe diplômé de l'École nationale des Ponts et Chaussées, est chargé, à la résidence de Sedan, de l'arrondissement du Nord du service ordinaire du département des Ardennes et du 1er arrondissement du service de la navigation de l'Aisne et du canal des Ardennes, en remplacement de M. **Baratte** appelé à une autre destination.

M. **Hégly** remplira les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Arrêté du 23 *juin*. — Le service de construction du chemin de fer de Confolens à Exideuil (M. **Draux**, Ingénieur en Chef à Angoulême) est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer d'Orléans.

Arrêté du 5 *juillet* 1897. — Le service ordinaire du département de l'Aude, qui comprend actuellement trois arrondissements d'Ingénieur ordinaire, est réorganisé ainsi qu'il suit en deux arrondissements, savoir :

1° Arrondissement de Carcassonne, comprenant les arrondissements actuels de Carcassonne et de Limoux :

(M. **Garau**, Ingénieur ordinaire à Carcassonne) ;

2° Arrondissement de Narbonne, comprenant l'arrondissement actuel de Narbonne :

(M. **Ader**, Ingénieur ordinaire à Narbonne).

Arrêté du 13 *juillet*. — M. **Huet** (Jules), Ingénieur ordinaire de 2e classe attaché, à la résidence de Montargis, au service des

Digitized by Google

canaux d'Orléans, de Briare et du Loing, est autorisé à se charger, pour le compte de la Ville de Paris, de la Direction de l'arrondissement amont des travaux de la dérivation sur Paris des sources du Loing et du Lunain.

M. **Huet** conserve d'ailleurs ses fonctions actuelles.

Décret du 21 *juillet* 1897. — M. **Colson**, Ingénieur en Chef de 2e classe, Maître des requêtes au Conseil d'État, est nommé Conseiller d'État en service ordinaire.

II. — CONDUCTEURS.

1° DÉCORATIONS.

Décret du 15 *juillet* 1897. — M. **Froment** (Joseph), Conducteur principal en retraite, est nommé Chevalier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur (sur la proposition du Grand Chancelier).

Décret du 28 *juillet*. — M. **Dardart** (Émile), Conducteur principal, est nommé Chevalier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur.

2° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent, savoir :

21 *juin* 1897. — M. **Rougeron** (Georges), Commis, Concours de 1895, — n° 55, service maritime du département de la Charente Inférieure.

23 *juin*. — M. **Cassagne** (Pierre), Commis, Concours de 1895, — n° 16, Alger, service ordinaire de la circonscription de l'Ouest.

29 *juin*. — M. **Candau** (Jean-Baptiste), Commis, Concours de 1894, — n° 40, Gers, service des études et travaux du chemin de fer de Bazas à Auch.

1er *juillet*. — M. **Rochet** (Édouard), Commis, Concours de 1895, — n° 85, Cantal, service ordinaire.

Digitized by Google

2 *juillet*. — M. **Faure** (Hénoc), Commis, Concours de 1895, — n° 68, Ardèche, service ordinaire.

19 *juillet*. — M. **Bessières** (Edmond), Commis, Concours de 1894, — n° 42, Landes, service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Sever à Hagetmau.

3° AVANCEMENT.

13 *juillet* 1897. — M. **Lavallez** (Émile), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Seine, au service de la 2e section de la navigation de la Seine, est élevé à la 2e classe de son grade.

4° SERVICES DÉTACHÉS.

29 *juin* 1897. — M. **Bariat** (Pierre), Conducteur de 1re classe, détaché au service municipal de la Ville de Troyes, est autorisé à entrer au service municipal de la Ville de Paris, pour les études et la surveillance des travaux de dérivation des sources du Loing et du Lunain.

Il est placé dans la situation de service détaché.

Idem. — M. **Convert** (Henry), Conducteur de 2e classe, en disponibilité pour défaut d'emploi, est autorisé à entrer au service municipal de la Ville de Paris, pour les études et la surveillance des travaux de dérivation des sources du Loing et du Lunain.

Il est placé dans la situation de service détaché.

5° CONGÉ.

1er *juillet* 1897. — M. **Cadot** (Maurice), Conducteur de 4e classe, en congé renouvelable au service de la Société « Nord-Orient », est mis en congé d'un an sans traitement pour affaires personnelles.

6° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Roquefort** (Pierre), Conducteur de 2e classe, en disponibilité pour raisons de santé.....	1er août 1897
M. **Marchand** (Lucien), Conducteur principal, en disponibilité pour raisons de santé.....	1er sept. 1897

Digitized by Google

Date d'exécution.

M. **Beff** (Joanot), Conducteur principal, Vaucluse, service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée..... 1er sept. 1897

M. **Thomas** (Joseph), Conducteur principal, Seine-et-Oise, service de la 3e section de la navigation de la Seine..... 1er sept. 1897

M. **Fournier** (Murat), Conducteur principal, en disponibilité pour raisons de santé ..... 1er sept. 1897

M. **Enault** (Henri), Conducteur de 2e classe, en disponibilité pour raisons de santé..... 1er sept. 1897

7° DÉCÈS.

Date du décès.

M. **Fournier** (Perrin), Conducteur principal, Nièvre, service de la 2e section de la navigation de la Loire..... 20 juin 1897

M. **Bigeard** (Jules), Conducteur de 3e classe, Vosges, service ordinaire..... 30 juin 1897

M. **Chevallier** (François), Conducteur principal, Saône-et-Loire, service du canal du Centre..... 4 juillet 1897

8° DÉCISIONS DIVERSES.

29 *juin* 1897. — M. **Servain** (Clément), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département du Rhône, au service de la navigation de la Saône, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Spay** (Albert), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de Saône-et-Loire, au service de la navigation de la Saône, passe dans le département du Rhône, même service.

30 *juin.* — M. **Adam** (Charles), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Seine, au service de la navigation entre la Belgique et Paris et au service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de l'Est, est exclusivement attaché à ce dernier service.

5 *juillet.* — M. **Mesnage** (Joseph), Conducteur de 1re classe, attaché au service maritime du département du Nord, passe dans le département du Pas-de-Calais, au service des voies navigables

Digitized by Google

du Nord et du Pas-de-Calais et au service spécial de l'ascenseur hydraulique des Fontinettes.

5 *juillet* 1897. — M. **Goursat** (Gustave), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Charente, au service ordinaire et au service de liquidation des entreprises du chemin de fer de Confolens à Exideuil, cesse d'être attaché à ce dernier service.

7 *juillet*. — M. **Lagarde** (Philippe), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Dordogne, au service des études et travaux du chemin de fer de Nontron à Sarlat, passe dans le département de la Gironde, au service des études et travaux du chemin de fer de Bazas à Eauze.

13 *juillet*. — M. **Zerling** (Jules), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Doubs, au service du canal du Rhône au Rhin, passe dans le département de la Seine, au service ordinaire du département de Seine-et-Oise.

Idem. — M. **Schneider** (Julien), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de Meurthe-et-Moselle, passe au service ordinaire du département de la Haute-Loire.

19 *juillet*. — M. **Henry** (Justin), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de l'Aveyron, au service des études et travaux du chemin de fer de Tournemire au Vigan, passe dans le département de l'Aude, au service des études et travaux du chemin de fer de Quillan à Rivesaltes.

20 *juillet*. — M. **Gaillac** (Alfred), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de Vaucluse, au service des études et travaux du chemin de fer de Forcalquier à Volx, passe au service ordinaire du département des Bouches-du-Rhône.

27 *juillet*. — M. **Labadie** (Léonce), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département des Landes, au service des études et travaux du chemin de fer de Nérac à Mont-de-Marsan, passe au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Sever à Hagetmau, même département.

Les Éditeurs-Gérants : P. Vicq-Dunod et Cie.

TOURS. — IMPRIMERIE DESLIS FRÈRES, 6, RUE GAMBETTA.

Digitized by Google

LOI.

(N° 154)

[25 juin 1897]

Loi ayant pour objet la création d'un arrière-port dans la baie de l'Agha à Alger, et une concession de terrains et d'appontements à la chambre de commerce d'Alger.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté.

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclarée d'utilité publique la création d'un arrière-port dans la baie de l'Agha à Alger, conformément aux dispositions générales de l'avant-projet dressé par les ingénieurs à la date du 28 février 1885, et aux avis du conseil général des Ponts et Chaussées, des 24 janvier 1895 et 30 janvier 1896.

Les travaux, évalués à 5.650.000 francs, seront exécutés au moyen de fonds fournis par la chambre de commerce d'Alger, en conformité de la convention ci-après visée du 10 décembre 1895.

Ces fonds seront versés au Trésor par acomptes successifs, au fur et à mesure des besoins des travaux.

L'importance de chaque versement partiel et l'époque à laquelle il devra être effectué seront déterminées par le Ministre des travaux publics.

Art. 2. — Est approuvée la convention provisoire passée, le 10 décembre 1895, entre le préfet du département d'Alger et le président de la chambre de commerce d'Alger, contenant : 1° engagement de cette chambre de fournir à l'Etat le subside prévu à l'article 1er ci-dessus pour l'exécution des travaux déclarés d'utilité publique ; 2° concession pour soixante-quinze ans, par l'État à ladite chambre, de terre-pleins gagnés sur la mer, de

Digitized by Google

voies ferrées à installer sur les terre-pleins et d'appontements destinés aux opérations des navires.

Est également approuvé le cahier des charges joint à cette convention.

La convention et le cahier des charges resteront annexés à la présente loi.

Art. 3. — Des décrets rendus en conseil d'État, après enquête, pourront approuver les additions et modifications qu'il serait reconnu nécessaire d'apporter au cahier des charges de la concession, d'accord avec la chambre de commerce concessionnaire.

Art. 4. — La chambre de commerce d'Alger est autorisée à emprunter, à un taux qui n'excèdera pas 4 0/0 : 1° une somme de 6.500.000 francs destinée à lui permettre de verser à l'État un subside de 5.650.000 francs, égal au montant de l'évaluation du projet et, en outre, à assurer le service de l'emprunt pendant l'exécution des travaux ; 2° éventuellement, les sommes nécessaires pour lui permettre de verser à l'État des subsides complémentaires jusqu'à concurrence de l'excédent de la dépense effective des travaux sur l'évaluation.

Ces emprunts, toujours remboursables par anticipation, pourront être conclus et réalisés, en totalité ou par fractions, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscription publique, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par endossement, soit directement auprès de la Caisse des dépôts et consignations, de la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse ou du Crédit foncier de France, aux conditions de ces établissements.

L'amortissement de ces emprunts s'effectuera en soixante-quinze ans au plus.

Art. 5. — § 1er. — Dans le cas où les produits de la concession accordée par l'article 3 ci-dessus à la chambre de commerce d'Alger ne suffiraient pas pour permettre à cette chambre de remplir les obligations qu'elle contracte en vertu de la présente loi, il sera perçu au profit de la chambre de commerce, dans les conditions prévues à l'article 11 de la loi du 30 janvier 1893 sur la marine marchande, un péage spécial qui s'ajoutera au péage actuellement perçu en vertu du décret du 12 septembre 1895.

§ 2. — Ce péage, applicable séparément à chaque opération d'embarquement ou de transbordement de navire à navire, sera au maximum de 0 fr. 30 par tonne métrique de marchandises embarquées, ou débarquées, ou transbordées dans le port d'Al-

Digitized by Google

ger et dans ses dépendances, comprenant la baie de l'Agha.

§ 3. — Il sera réduit à un maximum de 0 fr. 15 par tonne métrique pour les marchandises ci-après, savoir :

1° *Marchandises mises à terre soit directement par le navire bord à quai, soit au moyen de gabarres, le navire étant mouillé dans le port ou en rade :*

Perches, étançons et échalas bruts;

Craie, sable, glace à rafraîchir, houille, coke, coaltar ;

Briques, tuiles et poterie commune ;

Pierres de construction brutes ;

Pavés;

Plâtres communs ;

Chaux grasse, chaux hydraulique ;

Ciments ;

Tuyaux en ciment comprimé ;

Sulfate de fer ;

Sulfate de soude ;

Marchandises quelconques dont la valeur par tonne métrique est inférieure à 50 francs, d'après le *Tableau des valeurs arbitrées par la commission permanente des valeurs de douane*, dressé dans l'année précédente.

2° *Marchandises prises à terre, soit directement par le navire bord à quai, soit au moyen de gabarres, le navire étant mouillé dans le port ou en rade :*

Bois à brûler;

Houille, chaux et ciment, coaltar, minerai de fer ;

Marchandises quelconques dont la valeur par tonne métrique est inférieure à 50 francs, d'après le *Tableau des valeurs arbitrées par la commission permanente des valeurs de douane*, dressé l'année précédente.

3° *Marchandises transbordées d'un navire à un autre soit directement, soit par l'intermédiaire de gabarres, sans mise à terre :*

Toutes les marchandises mentionnées aux alinéas 1° et 2° ci-dessus.

§ 4. — Sont exempts de tout péage:

1° Les objets et les marchandises appartenant à l'État ou destinés à son service en vertu de contrats réguliers ;

2° Les marchandises reçues ou expédiées par le cabotage entre les ports algériens ;

3° Les matériaux employés au lestage ou provenant du délestage des navires ;

4° Les animaux vivants ;

Digitized by Google

5° A l'embarquement seulement, les combustibles et autres provisions affectées au ravitaillement des navires.

§ 5. — La perception de ces péages éventuels sera commencée, suspendue ou reprise dans les conditions déterminées par l'article 4 de la convention susvisée du 10 décembre 1895, en vertu de décisions du Ministre du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes, après avis des Ministres des travaux publics et des finances.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

PORT D'ALGER.

Concession de terrains, dans la baie de l'Agha, à la chambre de commerce d'Alger.

CONVENTION.

L'an 1895, le 10 décembre,

Entre le préfet d'Alger, agissant au nom de l'État et sous réserve de l'approbation de la présente convention par l'administration supérieure et de sa ratification par une loi,

D'une part ;

Et le président de la chambre de commerce d'Alger, agissant en cette qualité et en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par la chambre suivant délibération en date du 4 décembre 1895,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit ;

Art. 1er. — L'État concède à la chambre de commerce d'Alger, pour une durée de soixante-quinze ans à dater de la promulgation de la loi approuvant la présente convention :

1° Un terrain faisant partie d'un terre-plein à gagner sur le rivage de la mer, dans la baie de l'Agha, au sud d'Alger, et à affecter aux opérations du commerce maritime ;

2° Le droit d'établir des appontements publics en mer, en avant du terre-plein avec faculté de rétrocession de ce droit ;

3° Le droit, également avec faculté de rétrocession, d'élever des constructions par-dessus la bande du terre-plein non concédée qui longe la mer, d'y prendre des points d'appui et d'y établir des substructions sous le sol ; le tout après autorisation du Ministre des travaux publics.

Les limites du terrain concédé par le paragraphe 1er ci-dessus sont

Digitized by Google

indiquées approximativement sur le plan annexé à la présente convention.

Art. 2. — Moyennant cette concession et moyennant en outre :

1° L'établissement au port d'Alger, par la loi approuvant la présente convention, d'un péage local de 30 centimes par tonne de marchandises embarquée, débarquée, ou transbordée, réduit à 15 centimes pour les marchandises de peu de valeur dénommées au tarif, et perçu dans les mêmes conditions et avec les mêmes exemptions que le péage similaire établi au port d'Alger par le décret du 12 septembre 1895 ;

2° L'autorisation donnée à la chambre de commerce, par la même loi, de contracter un emprunt de 6.500.000 francs à un taux d'intérêt ne dépassant pas 4 0/0.

La chambre de commerce s'engage à verser à l'État, à titre de subside, une somme égale au montant de la dépense effective de la construction du terre-plein, de ses chaussées et voies ferrées principales, de ses égouts et d'une jetée d'une longueur d'environ 30 mètres, partant du fort du Coude et se dirigeant vers la région du sud-est.

Le subside sera versé par acomptes dont le montant sera déterminé par le Ministre des travaux publics au fur et à mesure de l'exécution des travaux.

La différence entre le montant de l'emprunt et celui du subside ne pourra être appliquée qu'au payement des intérêts pendant la durée des travaux.

Art. 3. — L'usage des voies ferrées établies sur la bande du terre-plein non concédé longeant la mer donnera lieu à la perception par la chambre de commerce, en compensation de la part du subside consacrée à l'établissement de ces voies, d'une taxe maximum de 20 centimes par tonne de marchandises, indépendamment de la taxe de transport.

Cette taxe d'usage, qui sera assimilée, quant au fonctionnement et aux conditions de perception, aux taxes relatives aux objets de la concession, ne sera pas perçue quand la marchandise aura à emprunter dans son parcours des voies établies sur le terrain concédé et à acquitter la taxe de péage fixée en ce cas par les tarifs de la concession.

Le produit de la taxe d'usage fera masse avec les produits de la concession et sera employé aux mêmes besoins.

Art. 4. — Le péage local établi par la loi approuvant la présente convention ne sera perçu qu'à partir du moment où la presque totalité du terrain concédé aura été remise à la chambre de commerce, et seulement dans le cas où les produits annuels de la concession seraient insuffisants pour couvrir les dépenses de l'administration de la concession, de l'entretien des ouvrages qui en dépendent, et les charges d'intérêt et d'amortissement de l'emprunt, augmentées d'une somme annuelle de 50.000 francs, destinée à la constitution du fonds de réserve prévu par le cahier des charges de la concession.

Digitized by Google

Les taxes de péage seront d'ailleurs modérées, s'il y a lieu, dans les formes déterminées par le § 3 de l'article 4 de la loi du 9 mai 1866, modifié par l'article 11 de la loi du 30 janvier 1893, de manière que le produit net du péage ne dépasse pas l'insuffisance définie par le paragraphe précédent.

Dès que cette insuffisance disparaîtra, la perception du péage local cessera entièrement.

Il ne sera fait aucun emploi des produits de la concession pour un objet autre que les dépenses et charges énumérées au § 1er du présent article, tant qu'il y aura lieu à la perception du péage local.

Art. 5. — La concession accordée par l'article 1er est faite, en outre, sous les conditions du cahier des charges annexé à la présente convention.

Art. 6. — La présente convention ne sera passible que d'un droit fixe d'enregistrement de 3 francs.

Fait double à Alger, les jour, mois et an que dessus.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I.

OBJET DE LA CONCESSION.

Art. 1er. — La concession accordée à la chambre de commerce d'Alger, en vertu de la loi approuvant la convention du 10 décembre 1895, à laquelle est annexé le présent cahier des charges, comprend :

1° Un terrain faisant partie d'un terre-plein à gagner sur le rivage de la mer, dans la baie de l'Agha, au sud d'Alger, et à affecter aux opérations du commerce maritime ;

2° Le droit d'établir des appontements publics en mer, en avant du terre-plein, avec faculté de rétrocession de ce droit ;

3° Le droit, également avec faculté de rétrocession, d'élever des constructions par-dessus la bande du terre-plein non concédée qui longe la mer, d'y prendre des points d'appui et d'y établir des substructions sous le sol, le tout après autorisation du Ministre des travaux publics.

Art. 2. — Le terrain concédé, dont le contour est indiqué sur le plan annexé à la convention susvisée, a une superficie approximative de 17 hectares et demi, dont un cinquième environ sera occupé par des voies publiques.

Ce terrain sera remis à la chambre de commerce à l'état de terre-plein

Digitized by Google

aménagé ; la remise pourra en être faite au fur et à mesure de la constitution du terre-plein, par surfaces de 2 hectares au moins à la fois.

Art. 3. — Les limites du terrain concédé, du côté où il se rattache à la jetée sud et à la terre, seront provisoirement arrêtées par le Ministre des travaux publics, sur le vu d'un procès-verbal dressé par les ingénieurs et dans les deux mois qui suivront la promulgation de la loi approuvant la convention.

Les limites du terrain concédé seront définitivement arrêtées, sur tout son pourtour, en la même forme, dans les deux mois qui suivront la remise à la chambre de la totalité du terrain.

L'étendue du terrain concédé ne sera pas inférieure à 17 hectares.

Art. 4. — Le terrain concédé servira au dépôt des marchandises avant leur embarquement ou après leur débarquement, aux opérations de vérification et de triage, à l'établissement de parcs, de magasins et de toutes autres installations relatives au commerce et aux industries maritimes.

Il sera muni d'égouts, de voies publiques, de voies ferrées et de tous autres ouvrages nécessaires pour la commodité de la circulation et pour une bonne utilisation du terre-plein.

Il fera partie des dépendances du port d'Alger.

L'aménagement du terre-plein (lotissement, tracé des roues et égouts, des voies ferrées, etc.) sera terminé dans des projets spéciaux qui seront soumis par la chambre de commerce à l'approbation du Ministre des travaux publics.

Art. 5. — Les appontements seront affectés aux opérations d'embarquement et de débarquement. Leur concession ne constitue aucun privilège en faveur de la chambre de commerce. Leur usage est toujours facultatif pour le public.

L'administration se réserve le droit d'autoriser toute personne à établir en avant des quais, au droit du terrain concédé, des appontements munis ou non de voies ferrées, d'engins de levage et de hangars.

Les appontements ne pourront être établis par la chambre de commerce qu'après approbation des projets d'exécution par le Ministre des travaux publics.

Art. 6. — Le droit de construire au-dessus ou au-dessous de la bande du terre-plein non concédée longeant la mer et d'y prendre des points d'appui ne peut être appliqué qu'à des constructions ayant pour objet de mettre en relations plus immédiates les magasins établis sur les terrains concédés avec les navires accostés aux quais, et de faciliter l'embarquement et le débarquement, en y employant les moyens perfectionnés usités pour certaines catégories de marchandises, telles que les grains.

Cette concession ne constitue aucun privilège en faveur de la chambre de commerce.

L'administration se réserve le droit d'autoriser toute personne à créer de telles installations au-dessus de la bande non concédée du terre-plein.

Digitized by Google

Aucune installation de cette nature ne pourra être établie par la chambre de commerce sans que le projet en ait été préalablement approuvé par le Ministre des travaux publics et sans que les taxes à percevoir, s'il y a lieu, pour services rendus au moyen de cette installation, aient été établies par décret délibéré en conseil d'État, après enquête.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 7. — La chambre de commerce aura à sa charge, aussitôt que chaque partie du terre-plein lui aura été remise, conformément à l'article 2 ci-dessus, l'entretien des voies publiques, voies ferrées, égouts, empierrements et, en général, tous les ouvrages incorporés au terrain concédé et destinés à un usage public.

Ces travaux d'entretien seront dirigés, pour le compte de la chambre de commerce, par le personnel des ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées chargés du service du port.

Les crédits prévus pour ces travaux seront annuellement inscrits par la chambre de commerce, d'après les propositions des ingénieurs, au budget spécial de l'administration de la concession. Ils comprendront la rémunération du personnel, qui sera réglée conformément à l'article 4 du décret du 10 mai 1854, relatif à l'intervention du personnel des ponts et chaussées dans les travaux d'intérêts communal ou privé.

Les dépenses sont mandatées par le président de la chambre de commerce, sur les propositions de payement de l'ingénieur ordinaire, visées par l'ingénieur en chef.

La chambre de commerce aura également à sa charge l'entretien des appontements et des constructions qu'elle aurait établis en vertu des §§ 2 et 3 de l'article 1er.

Les inscriptions de crédits faites annuellement au budget spécial en vue de l'entretien des ouvrages devront être suffisantes pour que ces ouvrages soient constamment maintenus en bon état d'entretien et conviennent parfaitement à l'usage auquel ils sont destinés.

En cas d'insuffisance de l'entretien, soit par défaut de crédits, soit pour toute autre cause, le Ministre des travaux publics pourra, la chambre de commerce entendue, prescrire l'exécution d'office, aux frais de la chambre, des travaux qu'il aura jugés nécessaires pour assurer la sécurité et la commodité de l'exploitation.

Art. 8. — Les travaux de création, de transformation ou d'amélioration des ouvrages du terre-plein concédé, affectés à un usage public, tels que l'exécution de nouveaux pavages, la construction de nouvelles rues, de nouvelles voies ferrées, etc., seront à la charge de la chambre de commerce. Ils donneront lieu à la rédaction de projets qui seront soumis à l'approbation du Ministre des travaux publics.

Digitized by Google

L'exécution de ces travaux sera dirigée, pour le compte de la chambre, par le personnel des ingénieurs du port, comme il a été dit à l'article précédent, pour les travaux d'entretien proprement dits.

Le Ministre des travaux publics pourra prescrire, la chambre de commerce entendue, que des travaux d'amélioration soient entrepris, dans la mesure reconnue par lui nécessaire à la bonne exploitation du terre-plein et aux besoins de la circulation publique.

Art. 9. — Seront libres et gratuits dans les conditions fixées par les règlements de police et de voirie :

1° La circulation et le roulage sur toutes les voies publiques de la concession ;

2° Le dépôt des marchandises débarquées ou à embarquer, dans les limites de durée fixée par l'un des réglements spéciaux prévus à l'article 11, et sur les terrains désignés pour cet usage par le Ministre des travaux publics, la chambre de commerce entendue.

La durée de la gratuité du dépôt ne pourra, en aucun cas, dépasser huit jours avant l'embarquement ou après le débarquement, ni l'étendue des terrains désignés pour le dépôt temporaire gratuit dépasser le cinquième de la surface du terrain concédé, déduction faite des voies publiques.

La chambre de commerce ne pourra jamais réclamer d'indemnités à raison des dommages que le roulage et la circulation, ainsi que la manutention et le dépôt des marchandises, pourront causer aux ouvrages qu'elle est tenue d'entretenir, sauf dans le cas où ces dommages seraient le résultat de contraventions ayant donné lieu à des poursuites contre leurs auteurs devant le tribunal compétent ; en ce cas, les indemnités pour dommages causés aux ouvrages de la concession auxquelles auraient été condamnés les contrevenants seront acquises à la chambre de commerce.

Art. 10. — La chambre de commerce ne pourra élever aucune réclamation contre l'administration à raison de l'état des chaussées aboutissant à la concession et des ouvrages à la mer, non plus que pour le trouble que pourraient causer à l'entretien et à l'exploitation du terrain qui lui est concédé les travaux exécutés par l'État en dehors de la concession.

Art. 11. — Les voies publiques de la concession sont assimilées, pour la police, aux chaussées des quais des ports maritimes. Les règlements de police du port seront applicables sur toutes les dépendances de la concession.

La police y sera exercée par l'administration dans les mêmes conditions que sur les autres parties du port.

La chambre de commerce sera elle-même, dans tous les actes de son administration, tenue à l'observation des règlements de police et de voirie faits ou à faire.

Les réglements spéciaux d'ordre et de police qu'il pourrait y avoir lieu d'édicter en vue de l'administration de la concession seront, la

Digitized by Google

chambre de commerce entendue, rendus par le préfet, sous l'autorité du gouverneur général et après approbation du Ministre des travaux publics.

Art. 12. — Toutes installations à faire par des compagnies ou des particuliers sur le sol des voies publiques de la concession et comportant une occupation temporaire de ce sol, telles que les canalisations d'eau, de gaz ou d'électricité, les branchements particuliers d'égouts, les voies ferrées, etc., seront autorisées par le préfet, sur le rapport des ingénieurs du port, la chambre de commerce entendue.

La chambre de commerce percevra en ce cas sur les permissionnaires les taxes fixées au titre III pour cet objet.

Art. 13. — Les traités à intervenir entre la chambre de commerce et les compagnies de chemins de fer pour la circulation et la traction des wagons sur les voies ferrées établies à ses frais sur le terrain concédé fixeront les taxes maxima de transport et de location de wagons à percevoir par les compagnies. Ces traités seront, après enquête sur les taxes et leurs conditions de perception, approuvés par décret délibéré en conseil d'État, sur le rapport du Ministre des travaux publics et l'avis du Ministre du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes.

Art. 14. — La chambre de commerce sera tenue d'assurer à ses frais l'éclairage des voies publiques de la concession, ainsi que de la bande de terrain non concédée longeant la mer, dans la mesure jugée nécessaire par le Ministre des travaux publics, la chambre de commerce entendue, pour les besoins de la navigation et de l'exploitation du terre-plein.

Art. 15. — Le terre-plein à créer faisant partie du port d'Alger, la chambre de commerce sera également tenue, par application de l'article 8 du cahier des charges annexé au décret du 5 juin 1894, qui l'a autorisée à établir des grues et des hangars sur le port d'Alger, à munir les quais et le terre-plein des engins de levage et des hangars qui seront nécessaires pour assurer une bonne exploitation du terre-plein.

Art. 16. — Après l'expiration du délai de gratuité établi par l'article 9 pour le dépôt des marchandises, les taxes fixées au titre III pour cet objet seront perçues par la chambre sans préjudice des frais d'enlèvement d'office qui pourront être imposés et des poursuites qui pourront être exercées contre les contrevenants conformément aux règlements de police du port.

Les parcelles du terrain concédé pourront être louées à des particuliers par la chambre de commerce pour tout objet relatif au commerce et aux industries maritimes.

Toutefois, les terrains désignés par le Ministre des travaux publics, conformément à l'article 9, pour le dépôt des marchandises débarquées ou à embarquer, ne pourront être loués à des particuliers que pour cet objet et à la condition qu'ils réalisent un mouvement de marchandises assez actif pour justifier l'occupation à titre privatif du terrain loué.

Les conditions et la durée des locations seront déterminées dans des modèles de marchés, qui seront soumis à l'approbation du Ministre des travaux publics.

Digitized by Google

Art. 17. — Les appontements que pourrait construire la chambre de commerce, de même que les constructions qu'elle pourrait ériger au-dessus du terrain non concédé longeant la mer, ne pourront être mis en service qu'en vertu d'un arrêté du préfet, rendu sur la proposition des ingénieurs du port et après que ceux-ci auront établi, par un procès-verbal de récolement, que les ouvrages sont construits conformément aux projets approuvés par le Ministre des travaux publics et aux règles de l'art.

En cas de rétrocession par la chambre de commerce du droit d'établir des appontements publics ou des constructions au-dessus du terrain non concédé longeant la mer, les traités de rétrocession devront être soumis à l'approbation du Ministre des travaux publics.

Ces traités stipuleront que le rétrocessionnaire est soumis à toutes les conditions et obligations imposées à la chambre de commerce par le présent cahier des charges.

La chambre de commerce restera d'ailleurs responsable, vis-à-vis de l'État, de l'accomplissement de ces conditions et obligations.

Les rétrocessionnaires devront être agréés par le Ministre des travaux publics.

Art. 18. — L'ordre d'admission à la location des terrains de la concession, à l'utilisation des voies ferrées et, en général, à tout service en vue duquel la concession est accordée, sera déterminé par l'ordre d'inscription des demandes sur des registres spéciaux qui demeureront ouverts au bureau de la chambre de commerce.

Il ne sera fait d'exception à cette règle que dans le cas et dans les conditions mentionnés à l'article 28 ci-après, relatif aux adjudications.

Si un commerçant ne se présentait pas à son rang, il reprendrait tour à la suite des demandes inscrites.

Il ne sera donné aucune suite aux demandes présentées, lorsqu'il en pourra résulter quelque inconvénient pour la sécurité, la salubrité ou la commodité publiques. En cas de contestation au sujet d'inconvénients de ce genre, l'appréciation appartiendra au préfet, sauf recours au Ministre des travaux publics.

Un plan à grande échelle, tenu constamment au courant et indiquant l'affectation des terrains, les terrains libres, les terrains loués et la date d'expiration des baux sera toujours mis à la disposition du public en même temps que les registres d'inscription.

Art. 19. — La chambre de commerce est tenue d'avoir le personnel suffisant pour assurer la régularité des services dont elle est chargée.

Les agents et gardiens qu'elle emploiera pour l'administration de la concession et la surveillance seront nommés par le président de la chambre et devront être agréés par le préfet.

Ils pourront être commissionnés par le préfet et assermentés devant le tribunal de première instance. Ils seront, en ce cas, assimilés aux gardes particuliers et porteront des insignes distinctifs de leurs fonctions.

Digitized by Google

Art. 20. — Les mesures de détails relatives à l'application du présent cahier des charges, en ce qui concerne notamment les obligations respectives du concessionnaire et des personnes qui réclament ses services, ainsi que les mesures de détail relatives à l'application des tarifs, sont arrêtés par le Ministre des travaux publics, le concessionnaire entendu.

TITRE III.

TARIFS.

Art. 21. — Pour indemniser la chambre de commerce des dépenses mentionnées dans la convention et dans le présent cahier des charges et sous la condition qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, elle est autorisée à percevoir des taxes dont les maxima sont fixés conformément au tarif général ci-après.

Ces taxes seront perçues sans préjudice de celles relatives aux services rendus, sur les dépendances de la concession, au moyen de l'outillage que la chambre de commerce y établirait conformément à l'article 15 ci-dessus.

Digitized by Google

TARIF GÉNÉRAL.

NUMÉROS des taxes	OBJET DES TAXES ET MAXIMUM DES TAXES exprimés en toutes lettres	TAXE exprimée en chiffres
	A. — *Occupation ou location des terrains.*	
1	Occupation par mètre carré et par jour après l'expiration du délai de gratuité fixé par l'article 9, et jusqu'au dixième jour inclusivement après l'expiration de ce délai : cinq centimes..... ...	0 05
2	Occupation par mètre carré et par jour à partir du onzième jour inclusivement après l'expiration du même délai : quinze centimes.....	0 15
3	Location pour une durée de moins d'un an par mètre carré et par mois : un franc vingt centimes.	1 20
4	Location pour une durée d'un an au moins par mètre carré et par an : huit francs.....	8 »
	B. — *Péage sur les voies ferrées établies aux frais de la chambre de commerce sur la partie concédée du terre-plein.*	
5	Péage (non compris le transport) par tonne de mille kilogrammes transportée, quelle que soit la distance : vingt centimes.....	0 20
	C. — *Appontements.*	
6	Location d'un appontement construit par la chambre de commerce, par jour et par mètre carré : dix centimes.....	0 10
7	Usage d'un appontement construit par la chambre de commerce, par tonne de mille kilogrammes embarquée ou débarquée : vingt centimes.....	0 20
	D. — *Occupations temporaires du sol des voies publiques de la concession.*	
8	Occupation du sous-sol par une canalisation d'eau, de gaz ou d'électricité, par mètre courant et par an : dix centimes.....	0 10
9	Occupation du sous-sol par un branchement d'égout, par mètre courant et par an : cinquante centimes	0 50
10	Occupation du sol par une voie ferrée de largeur normale, par mètre courant et par an : un franc.	1 »
11	Occupation du sol par une voie ferrée de 1m,05 de largeur, par mètre courant et par an : soixante quinze centimes	0 75
11	Occupations diverses à la surface du sol, par mètre carré et par an : dix francs.....	10 »

Digitized by Google

Art. 22. — La chambre de commerce peut, si elle le juge convenable, abaisser les taxes au-dessous des maxima déterminés par l'article précédent.

Les taxes ainsi abaissées ne peuvent être relevées qu'après un délai de trois mois.

Toute modification des taxes est portée à la connaissance du public par des affiches placardées au moins quinze jours avant l'époque fixée pour la mise à exécution.

La perception des taxes modifiées ne peut avoir lieu qu'avec l'homologation du Ministre des travaux publics.

Art. 23. — La chambre de commerce pourra établir dans les terrains concédés des catégories correspondant à la destination et aux avantages de la position des parcelles, et des taxes de locations différentes pourront y être appliquées dans les limites des maxima fixés par le tarif général.

Cette division des terrains en catégories, ainsi que les taxes à appliquer à chacune d'elles, seront soumises à l'approbation du Ministre des travaux publics.

Art. 24. — Dans le calcul des taxes toute fraction de mètre carré, de mètre courant ou de tonne est comptée pour 1 mètre carré, 1 mètre courant ou 1 tonne.

Dans les tarifs au jour toute fraction de jour est comptée pour un jour, même si, après abandon des lieux par le locataire, ils sont utilisés à nouveau le même jour.

Le jour se compte de minuit à minuit.

Pour les occupations ou locations à la journée, le prix de la première journée est payé d'avance à titre d'arrhes ; les payements s'opéreront ensuite tous les trois jours, en payant toujours une journée d'avance. Le dernier payement sera toujours fait avant que la marchandise soit enlevée.

Il n'est pas fait de déductions pour les jours non ouvrables.

Pour les locations au mois, les prix de location sont payés à l'avance.

Pour les locations à l'année, les prix de location sont payés par trimestre et d'avance.

Art. 25. — Le locataire, outre les taxes locatives, devra payer tous les frais de timbre et autres afférents à son marché.

Il aura tous les impôts à sa charge.

Il entretiendra les lieux loués et les remettra, à l'expiration de son bail, dans l'état où il les aura reçus.

S'il édifie des constructions ou installations quelconques sur le terrain loué, il aura à sa charge, si la chambre de commerce le requiert, l'enlèvement de ces constructions et installations avant l'expiration de son bail.

Les taxes locatives ne comprennent aucune assurance contre les incendies ni aucune garantie contre le vol. Les risques de pertes, quelle qu'en soit la cause, restent à la charge des intéressés.

Digitized by Google

Art. 26. — Dans le cas des tarifs à la journée ou à la tonne, les taxes sont dues par le propriétaire ou par le consignataire des marchandises déposées ou manipulées, ou, si le propriétaire et le consignataire sont inconnus, par le déclarant en douane et, à défaut de déclarant, par l'auteur du dépôt des marchandises.

La chambre de commerce peut s'opposer à l'enlèvement de la marchandise jusqu'au payement du montant des taxes et, s'il y a lieu, du montant des frais d'enlèvement et de magasinage des marchandises enlevées d'office par les soins de la chambre, sur l'ordre des officiers de port, après l'expiration des délais réglementaires.

Dans tous les autres cas, la taxe est due par le locataire qui a signé le bail ou par le permissionnaire autorisé à occuper temporairement le domaine public.

Art. 27. — La perception des taxes doit être faite d'une manière égale pour tous, sans aucune faveur.

Toute contravention contraire à cette clause est nulle de plein droit.

Toutefois cette clause ne s'applique pas aux traités qui pourraient intervenir entre le concessionnaire et l'État.

Art. 28. — Toute demande de location pour une durée de un à trois ans d'une parcelle disponible restera inscrite pendant quinze jours avant qu'il n'y soit fait droit; toute demande de location pour une durée de plus de trois ans restera inscrite pendant un mois avant qu'il y soit fait droit.

Si, dans l'intervalle, d'autres concurrents se sont fait inscrire pour la même parcelle et si un ou plusieurs des intéressés déclarent consentir à payer au besoin une taxe supérieure à celle fixée sur le tarif en vigueur, la location devra faire l'objet d'une adjudication aux enchères qui aura lieu dans les quinze jours de l'expiration des délais ci-dessus fixés, et à laquelle pourront prendre part même les personnes qui n'auront inscrit aucune demande.

La mise à prix sera celle qui résultera de l'application du tarif en vigueur, et la durée du bail sera la plus longue de celles proposées par les demandeurs, dans les limites qui auront été fixées par le Ministre des travaux publics, conformément au dernier paragraphe de l'article 16 ci-dessus Le prix résultant de l'adjudication pourra dépasser celui qui résulterait de l'application du tarif maximum établi par l'article 21.

Si la parcelle demandée est déjà louée, les inscriptions de demandes seront admises jusqu'à une date antérieure de un mois à l'expiration du bail en cours, sans qu'il puisse s'écouler, à partir de la première inscription, une période de temps inférieure à celles fixées, suivant la durée de la location demandée, par le premier paragraphe du présent article.

En cas de pluralité d'inscriptions, il sera procédé comme il est dit aux deux paragraphes qui précèdent. Seulement, en ce cas, l'ancien locataire aura toujours un droit de préférence s'il déclare, dans les

Digitized by Google

trois jours qui suivront l'adjudication, accepter de payer la taxe consentie par le plus fort enchérisseur et se soumettre à toutes les conditions de l'adjudication.

Quand un terrain sera resté sans locataire pendant trois mois au moins, la chambre de commerce pourra, avec l'autorisation du préfet, louer l'emplacement au-dessous des prix du tarif en vigueur, après adjudication publique.

Dans ce cas la mise à prix est le prix le plus élevé offert par les concurrents, et la durée du bail est limitée à six mois au maximum. Le bail pourra être prolongé par tacite reconduction, toujours pour une période de six mois.

Les formes des adjudications prévues par le présent article seront déterminées par le Ministre des travaux publics, sur la proposition de la chambre de commerce.

Art. 29. — En dehors des tarifs fixés par l'article 21 ci-dessus, le Ministre des travaux publics, sur la proposition de la chambre de commerce, arrête annuellement les taxes relatives aux services accessoires non prévus au présent cahier des charges, dont la chambre de commerce viendrait à se charger dans l'intérêt de la bonne administration de la concession.

Art. 30. — Les taxes maxima établies à l'article 21 ci-dessus pourront être revisées soit d'office, soit sur la demande de la chambre de commerce.

Cette revision peut être appliquée à toute taxe maxima qui a été en vigueur pendant cinq années consécutives au moins.

Toutefois, et par exception, il suffit d'une année entière durant la première période quinquennale à partir de la remise entière du terrain concédé.

Toute revision consistant en un abaissement des taxes maxima accepté par la chambre de commerce est approuvée par le Ministre des travaux publics, après avis du Ministre du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes.

Toute revision comportant des abaissements qui ne seraient pas consentis par la chambre de commerce est ordonnée par décret délibéré en conseil d'État.

Toutefois aucun abaissement ne pourrait être imposé à la chambre s'il était établi que le budget des établissements et services que la chambre administre directement dans l'intérêt de l'exploitation du port risquerait d'être en déficit.

Toute revision comportant des relèvements de taxes maxima est ordonnée par décret délibéré en conseil d'État après enquête.

La revision des tarifs maxima entraîne de plein droit l'annulation des taxes abaissées qui auraient été mises en vigueur en vertu de l'article 22 ci-dessus.

Art. 31. — Les tarifs en vigueur à toute époque seront portés à la connaissance du public au moyen d'affiches apposées d'une manière très appa-

Digitized by Google

rente aux endroits du port qui seront indiqués par le capitaine du port.

Les adjudications prévues par l'article 28 seront annoncées huit jours au moins à l'avance dans les mêmes conditions.

La chambre de commerce sera responsable de la conservation des affiches et les remplacera toutes les fois qu'il y aura lieu.

Art. 32. — L'état des perceptions sera constaté sur un registre à souche avec indication, sur la souche comme sur le reçu détaché, de toutes les perceptions opérées.

Ce registre devra être représenté à toute réquisition aux ingénieurs du port, qui en contrôleron la tenue.

TITRE IV.

DURÉE ET EXPIRATION DE LA CONCESSION.

Art. 33. — La durée de la concession est fixée à soixante-quinze ans à partir de la date de la loi approuvant la convention à laquelle le cahier des charges est annexé.

Art. 34. — Faute par la chambre de commerce de remplir les obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance. Celle-ci sera prononcée, s'il y a lieu, après mise en demeure, par décret rendu en conseil d'État, sur le rapport du Ministre des travaux publics, la chambre de commerce entendue.

En ce cas, il sera pourvu par un décret rendu en conseil d'État aux moyens de faire face aux obligations qui auraient été contractées par la chambre de commerce dans l'administration de la concession.

Art. 35. — A toute époque l'État aura le droit de racheter la concession.

Si le rachat a lieu avant l'expiration de la quinzième année qui suivra la remise totale du terrain concédé, l'indemnité sera fixée par une commission spéciale qui fonctionnera dans les conditions réglées par la loi du 29 mai 1845. Cette commission sera instituée par un décret et composée de neuf membres, dont trois désignés par le Ministre des travaux publics, trois par la chambre de commerce et trois par l'unanimité des six membres déjà désignés ; faute par ceux-ci de s'entendre dans le mois de la notification à eux faite de leur nomination, le choix de ceux des trois membres qui n'auront pas été désignés à l'unanimité sera fait par le premier président et les présidents réunis de la cour d'appel d'Alger.

Si le rachat est réclamé par l'État après l'expiration de la quinzième année suivant la remise totale du terrain concédé, on règlera le prix de rachat en relevant les produits nets annuels obtenus de sa concession par la chambre de commerce, pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué ; on en déduira le produit net des deux

Digitized by Google

plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

En cas de contestation sur la détermination des éléments du produit net, il sera procédé à cette détermination par trois experts désignés, l'un par la chambre de commerce, l'autre par le Ministre des travaux publics, et le troisième par les deux autres, ou, à défaut d'accord, par le président du tribunal civil d'Alger. Les frais d'expertise seront à la charge de la chambre de commerce.

Le produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la chambre de commerce pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

La chambre de commerce recevra, en outre, dans les six mois qui suivront le rachat, le remboursement de tous les objets, mobiliers ou immobiliers, ne faisant pas partie de la concession, mais nécessaires à l'exploitation du terre-plein.

Les sommes reçues par la chambre, en exécution du présent article, seront employées par elle pour les objets et dans l'ordre mentionné aux §§ 2, 3 et 4 de l'article 37 ci-après.

Art. 36. — Par le seul fait de la notification du décret prononçant la déchéance ou de l'acte décidant le rachat, ou à l'expiration de la soixante-quinzième année, et par le seul fait de cette expiration, l'État se trouvera subrogé à tous les droits de la chambre de commerce. Il entrera immédiatement en possession de tous les immeubles, travaux, ouvrages mobiliers ou immobiliers dépendant de la concession, et il entrera en jouissance de tous ses produits. Il entrera également en possession du fonds de réserve prévu à l'article 37 ci-après.

La chambre de commerce sera tenue de remettre tous les ouvrages en bon état d'entretien.

TITRE V.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 37. — Les produits de la concession seront employés exclusivement, par ordre de priorité :

1° A solder les dépenses relatives à l'administration de la concession et à l'entretien des ouvrages qui en dépendent :

2° A payer les intérêts et à assurer l'amortissement de l'emprunt contracté pour verser à l'État le subside prévu par la convention;

3° A constituer et à entretenir un fonds de réserve suffisant pour mettre la chambre de commerce en mesure de satisfaire à ses obligations, de supporter les responsabilités qui lui incombent et de développer et perfectionner les installations du port ;

4° A verser à l'État des subsides en vue de travaux d'amélioration ou d'extension du port, ou à former le gage d'emprunts nouveaux à con-

Digitized by Google

tracter par la chambre dans le même but, moyenna les autorisations nécessaires.

Le fonds de réserves croîtra jusqu'à ce qu'il ait atteint un chiffre maximum de 500.000 francs. La totalité des recettes disponibles, après prélèvement des sommes nécessaires pour payer les dépenses prévues au § 1er ci-dessus, sera alors affectée à l'amortissement de l'emprunt, sauf la partie dont il serait fait emploi par application du § 4.

La chambre de commerce ne pourra employer le fonds de réserve qu'aux besoins des entreprises entretenues ou subventionnées par elle dans l'intérêt de l'exploitation du port et figurant aux comptes et budgets spéciaux. Elle devra, pour en disposer, obtenir dans chaque cas l'assentiment préalable des Ministres des travaux publics et du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes, excepté dans le cas où le fonds de réserve serait employé à solder des indemnités au payement desquelles la chambre de commerce aurait été condamnée par justice, à raison de faits relatifs à son administration.

Les prélèvements facultatifs opérés sur le fonds de réserve ne devront jamais avoir pour effet de le réduire au-dessous du chiffre de 300.000 francs. Après tout prélèvement, il recommencera à croître dans la mesure des recettes disponibles jusqu'au maximum de 500.000 francs.

Art. 38. — Les comptes et budgets relatifs à l'administration de la concession et au remboursement de l'emprunt formeront, dans la comptabilité de la chambre de commerce, des comptes et budgets spéciaux.

Ces comptes et budgets comprendront, en outre, toutes les recettes et dépenses faites par la chambre de commerce à l'occasion des travaux exécutés et des services entretenus par elle, avec approbation de l'autorité compétente, dans l'intérêt de l'exploitation du port.

Ils seront définitivement approuvés par le Ministre du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes, après avis du Ministre des travaux publics. Aucune nouvelle nature de dépenses ne pourra y figurer que sur l'avis conforme du Ministre des travaux publics.

L'ensemble de ces comptes et budgets ne pourra être, pour la chambre de commerce, l'objet d'aucun bénéfice ni d'aucune perte.

Art. 39. — Afin d'assurer l'exécution des prescriptions des articles 37 et 38 ci-dessus, la chambre de commerce doit communiquer aux ingénieurs du port, dans les six premiers mois de chaque année, le projet du budget spécial de l'année suivante et le compte spécial des recettes et dépenses d'établissement et d'exploitation de l'année précédente.

Art. 40. — Un agent comptable, payé par la chambre de commerce sur les fonds du budget spécial mentionné à l'article 38, est chargé de centraliser les diverses recettes de la concession, d'en poursuivre le recouvrement et d'acquitter les dépenses de la concession ordonnancées par le président de la chambre, dans la limite des crédits régulièrement inscrits à chaque chapitre du budget.

Cet agent est nommé par le gouverneur général de l'Algérie, sur une

Digitized by Google

liste de trois noms présentée par la chambre de commerce, qui, en cas de refus de la part du gouverneur général, doit faire de nouvelles présentations.

Il est soumis aux obligations et responsabilités des comptables de deniers publics.

Il est justiciable de la cour des comptes.

La comptabilité de la chambre de commerce, pour tout ce qui concerne la concession, est soumise aux règles générales de la comptabilité des établissements publics et aux règles spéciales qui seront fixées par des décrets délibérés en conseil d'État.

Art. 41. — L'administration se réserve le droit de choisir, la chambre de commerce entendue, sur les terrains de la concession et d'en distraire gratuitement les parcelles qui pourront être nécessaires pour l'installation des services publics de l'État chargés de seconder ou de contrôler les opérations du commerce maritime.

L'ensemble de ces parcelles ne pourra avoir une surface de plus de 1 hectare.

Art. 42. — Si l'administration reconnaît l'utilité de la création, sur le terre-plein, de magasins généraux ou d'un entrepôt réel des douanes, elle se réserve le droit, à défaut par la chambre de commerce de se charger elle-même de la création et de l'administration de ces établissements, d'autoriser des tiers à les créer et à les exploiter sur les emplacements les mieux appropriés pour cet objet, sous réserve du payement, par les permissionnaires, des taxes de location en vigueur.

Art. 43. — L'administration de la concession est faite sous le contrôle et la surveillance des ingénieurs du service maritime, sans préjudice, s'il y a lieu, du contrôle et de la surveillance que les lois et règlements sur les entrepôts réels confèrent spécialement au service des douanes.

Art. 44. — L'État aura toujours le droit de faire gratuitement sur les voies publiques de la concession toutes les installations qui seront nécessaires aux services publics.

Art. 45. — La chambre de commerce supportera, sur les terrains de la concession, toutes les servitudes militaires existantes ou à établir.

Art. 46. — La chambre de commerce devra avoir un bureau établi sur les terrains de la concession.

Elle devra faire choix, si elle en est requise, d'un agent qui logera dans le bâtiment affecté audit bureau. Cet agent aura qualité pour recevoir, au nom de la chambre, toutes les notifications administratives.

Art. 47. — Une redevance de 1 franc par an sera payée à l'État par la chambre de commerce pour occupation du domaine public. Elle sera due à partir du jour de la promulgation de la loi approuvant la convention et sera versée chaque année et d'avance entre les mains du receveur des domaines d'Alger.

Art. 48. — Les frais d'impression et d'enregistrement de toutes les pièces relatives à la présente concession resteront à la charge de la chambre de commerce.

Digitized by Google

DÉCRETS.

(N° 155)

[10 avri 1897]

Décret portant approbation de la substitution à MM. Merlin et Chassary de la Société anonyme grenobloise de tramways électriques, comme rétrocessionnaire des tramways de Grenoble à Eybens et à Varces.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics;

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la substitution à MM. Merlin et Chassary de la société anonyme dite « Société grenobloise de tramways électriques » comme rétrocessionnaire des tramways de Grenoble à Eybens et de Grenoble à Varces, par Pont-de-Claix, dont l'établissement a été déclaré d'utilité publique par le décret susvisé du 17 juin 1896.

Art. 2. — Il est interdit à la Société grenobloise de tramways électriques, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction et l'exploitation des lignes de tramways mentionnées à l'article 1er, sans y avoir été préalablement autorisée par décret rendu en conseil d'État.

Digitized by Google

(N° 156)

[13 avril 1897]

Décret approuvant le traité passé entre la compagnie d'Orléans et la société Faugère et Chatelin pour la construction de la ligne du Blanc à Argent.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics ;

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est approuvé le traité passé, le 12 juin 1896, entre la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans et la société Faugère et Chatelin, pour la construction et l'exploitation de la ligne à voie étroite du Blanc à Argent.

Art. 2. — La prime d'économie qui pourra revenir à la compagnie d'Orléans sur les frais de construction, par application de l'article 5 du traité annexé au présent décret, sera inscrite au compte de premier établissement.

Art. 3. — En cas de rétrocession, le traité devra être approuvé dans la même forme que le traité ci-joint.

TRAITÉ

POUR LA CONSTRUCTION ET L'EXPLOITATION DE LA LIGNE DU BLANC A ARGENT.

Entre la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, représentée par M. Heurteau, son directeur, élisant domicile au siège de ladite société à Paris, autorisé par décision du conseil d'administration de ladite compagnie, en date du 12 juin 1896,

D'une part ;

Et la société Faugère et Chatelin, dont le siège est provisoirement établi à Bordeaux, 44, rue Vital-Carle,

D'autre part ;

Vu la convention entre le Ministre des travaux publics et la compagnie d'Orléans, en date du 17 juin 1892, et par application des articles 7 et 9 de ladite convention ;

Digitized by Google

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La compagnie donne à bail à la société Faugère et Chatelin, qui l'accepte, l'exploitation de la ligne d'intérêt général du Blanc à Argent et charge ladite société de la construction de cette ligne aux lieu et place de la compagnie, le tout par application des articles 7 et 9 de la convention du 17 juin 1892.

Art. 2. — Pour la construction et l'exploitation de cette ligne, la société Faugère et Chatelin se conformera aux conditions fixées par ladite convention et satisfera complètement à ces conditions, comme devrait le faire la compagnie d'Orléans elle-même.

Art. 3. — Tous les projets et toutes les dispositions, tant pour la construction que pour l'exploitation, seront dressés par la société Faugère et Chatelin, mais devront être arrêtés avec la compagnie d'Orléans, avant d'être soumis par ladite compagnie, s'il y a lieu, à l'approbation ministérielle.

Les règlements d'exploitation à soumettre par la compagnie d'Orléans à l'approbation ministérielle, pour être appliqués sur la ligne du Blanc à Argent, seront autant que possible analogues à ceux en vigueur sur les réseaux des chemins de fer d'intérêt local.

La construction et l'exploitation seront faites sous le contrôle de l'État, conformément aux conventions et cahier des charges de la compagnie d'Orléans.

La voie, les bâtiments, le matériel fixe et roulant et toutes leurs dépendances seront constamment maintenus en aussi bon état d'entretien que les parties correspondantes des lignes secondaires entretenues par la compagnie d'Orléans elle-même.

Cette compagnie aura la faculté de faire toutes inspections qu'elle jugera utiles pour s'assurer de l'exécution de la clause ci-dessus.

Art. 4. — La société Faugère et Chatelin pourvoira à toutes les dépenses d'établissement, infrastructure et superstructure.

Elles seront échelonnées par exercice, suivant les indications qui seront données par la compagnie à ladite société, en tenant compte des autorisations que la compagnie recevra de l'administration des travaux publics.

Ces dépenses seront évaluées à une somme maximum globale qui sera déterminée ainsi qu'il suit. Elle se composera de la somme allouée par l'État à la compagnie, ainsi qu'il est dit à l'article 7 de la convention du 17 juin 1892, après qu'on en aura déduit :

1° Les dépenses représentant les travaux que la compagnie et la société Faugère et Chatelin en distrairont d'un commun accord ;

2° Une fraction égale à 2 0/0 dudit forfait, représentant les dépenses que la compagnie aura à faire pour avance de fonds à ladite société et pour frais de la surveillance que la compagnie aura à exercer pendant la construction.

Art. 5. — Le remboursement des dépenses d'établissement prévues à l'article 4 ci-dessus sera fait mensuellement par la compagnie à la

Digitized by Google

société Faugère et Chatelin. A cet effet celle-ci remettra à la fin de chaque mois ses comptes mensuels, comprenant :

1° Toutes les sommes qu'elle aura dépensées dans un but d'utilité pour les études, les frais de contrôle, la construction et la mise en exploitation de la ligne et de ses dépendances ;

2° 15 0/0 du montant des dépenses portées en compte, en vertu du paragraphe précédent, pour frais généraux, frais d'administration et avances de capitaux.

L'ensemble de ces dépenses remboursables, y compris les 15 0/0, ne pourra, bien entendu, être supérieur à la somme maximum globale fixée ainsi qu'il est dit à l'article précédent.

S'il est réalisé une économie sur cette dépense maximum, elle sera payée par moitié à la société Faugère et Chatelin, à titre de prime d'économie, l'autre moitié restant acquise à la compagnie.

Sur les payements mensuels définis ci-dessus il sera retenu une somme de 2 0/0 à titre de garantie de la bonne exécution des travaux. Cette somme sera placée en obligations de la compagnie au nom de la société Faugère et Chatelin. Les obligations resteront dans les caisses de la compagnie ; les arrérages seront payés à ladite société ; cette somme, jointe à celle stipulée à l'article 18 ci-après, constituera le cautionnement de la société et lui sera remboursée comme il est spécifié audit article 18.

Le compte des dépenses de premier établissement sera clos le 31 décembre de l'année qui suivra la mise en exploitation.

Art. 6. — La compagnie d'Orléans pourvoira directement aux travaux d'appropriation des gares de jonction avec son réseau à voie normale. Elle fournira à la société Faugère et Chatelin le matériel roulant, le mobilier et l'outillage ; les effectifs et les types de ces fournitures seront arrêtés d'un commun accord sur des bases analogues à celles qui sont adoptées sur les lignes à voie étroite de même importance.

Art. 7. — Les horaires des trains et les tarifs seront soumis par la compagnie d'Orléans à l'approbation du Ministre des travaux publics, après avoir été arrêtés d'un commun accord entre la compagnie et la société Faugère et Chatelin, dans les conditions fixées par les articles 5 et 8 de la convention du 17 juin 1892.

La compagnie d'Orléans se réserve d'ailleurs le droit d'effectuer de bout en bout par ses lignes à voie normale, sans les faire transiter effectivement par la ligne à voie étroite du Blanc à Argent, les transports pour lesquels la plus courte distance servant au calcul de la taxe s'établirait en empruntant en transit cette ligne à voie étroite, et, dans ce cas, la taxe totale du transport restera intégralement acquise à la compagnie. Il est stipulé, en outre, que le trafic local des gares communes entre elles sera attribué à la ligne la plus courte.

Le reste du service de l'exploitation sera réglé par la société Faugère et Chatelin suivant ses propres convenances.

Art. 8. — La société Faugère et Chatelin supportera toutes les

Digitized by Google

dépenses relatives à l'exploitation, à l'entretien et au renouvellement de la voie, des bâtiments, du matériel fixe ou roulant, de l'outillage, du mobilier, etc., aux impôts, patentes et frais de contrôle, aux assurances, aux accidents, quelle qu'en soit la cause, aux incendies, indemnités pour pertes, retards, avaries, etc., etc., et en général à toutes les dépenses qui incombent au compte d'exploitation.

Art. 9. — *Gares communes.* — Les gares communes avec le réseau à voie normale devant être appropriées au service commun, il ne sera perçu aucun loyer pour l'usage de ces gares communes. La société Faugère et Chatelin, dans ces gares, pourra se servir de l'eau disponible dans le réservoir alimenté par la compagnie d'Orléans, moyennant un prix au mètre cube qui sera établi d'un commun accord d'après le prix de revient, sans tenir compte du loyer des installations.

Le service des voyageurs, de la grande vitesse, des marchandises, du transbordement et du télégraphe dans les gares communes, sera fait par les soins de la compagnie d'Orléans. Les agents de cette gare opéreront aux risques de la société Faugère et Chatelin pour tout ce qui concerne le trafic intéressant la ligne du Blanc à Argent. Cette société fournira à ses frais les billets, registres et imprimés nécessaires à son service.

Les dépenses d'exploitation de ces gares seront réparties entre la ligne du Blanc à Argent et les lignes à voie normale aboutissant à la même gare, d'après la formule suivante :

On considérera séparément :

a) Le nombre des unités de trafic local expédiées ou reçues par la gare commune pour le compte de la ligne du Blanc à Argent ;

b) Le nombre des unités de trafic local expédiées ou reçues pour le compte des lignes à voie normale ;

c) Le nombre des unités de trafic ayant transité des sections à voie normale sur les sections du Blanc à Argent dans la gare commune, ou *vice versa*.

d étant le total des dépenses communes, la part de la ligne du Blanc à Argent sera donnée par la formule $\frac{ad}{a+b+c}$, et celle des lignes à voie normale par la formule $\frac{(b+c)\,d}{a+b+c}$.

Pour le décompte du nombre des unités de trafic, on comptera chaque tonne de marchandises expédiée ou reçue en grande ou en petite vitesse comme équivalant à 10 voyageurs ; chaque tête de gros bétail comme équivalant à 10 voyageurs ; chaque tête de bétail de moyenne ou de petite taille comme équivalant à 5 voyageurs. Il ne sera pas tenu compte des bagages, marchandises diverses, finances, valeurs, objets d'art, chiens, voitures, pompes funèbres, etc., non taxés au poids.

Le trafic local ne comprend que les voyageurs et les marchandises en provenance ou à destination de la gare commune, à l'exclusion de tout ce qui continue ou est réexpédié par voie de fer.

Digitized by Google

La ligne du Blanc à Argent, remboursant au réseau à voie normale une part de toutes les dépenses d'exploitation des gares communes, participera dans la même proportion aux recettes accessoires des gares, telles que : location de buffets, ventes de livres, redevances pour affichage, locations faites à divers, etc...

Les perceptions de magasinage effectuées dans les gares communes en exécution des tarifs généraux des deux réseaux seront attribuées exclusivement à l'administration qui aura effectué le dernier transport de la marchandise donnant lieu à ces perceptions.

Les propositions ayant pour objet la fixation des tarifs à percevoir pour le transbordement des marchandises, voitures, animaux, etc., seront concertées entre la compagnie d'Orléans et la société Faugère et Chatelin. Les taxes perçues à l'occasion de ces opérations seront partagées par moitié entre la compagnie d'Orléans et la société Faugère et Chatelin.

Resteront en dehors de la communauté toutes les installations de traction et d'alimentation d'eau.

Troncs communs. — S'il y a lieu d'établir, aux abords des gares communes, des troncs communs ou voies mixtes à trois ou quatre rails, le mode d'exploitation et les redevances seront fixés de la manière suivante :

L'entretien de la voix mixte sera assuré par la compagnie d'Orléans, et la moitié des dépenses de cet entretien lui sera remboursée par la société Faugère et Chatelin.

Les frais d'entretien des bifurcations, des traversées de voie à niveau, des pénétrations de la voie étroite dans la voie normale, les frais relatifs au gardiennage et à la manœuvre des aiguilles, signaux et appareils de sécurité établis en ces points, seront partagés par moitié entre les deux administrations.

Les conséquences des accidents qui pourraient survenir sur le tronc commun, aux bifurcations et traversées, seront à la charge de celle des deux administrations dont le personnel ou le matériel aura causé l'accident. Ces conséquences seront partagées par moitié, si l'accident est causé par du matériel commun ou par un agent opérant pour le service commun.

Art. 10. — Les recettes de l'exploitation et toutes celles qui seront faites par la société Faugère et Chatelin sur la ligne du Blanc à Argent seront versées dans les caisses de la compagnie d'Orléans.

Les dépenses de cette société pour l'exploitation de la ligne seront prélevées sur les sommes ainsi encaissées au moyen de mandats établis sur demandes émanant de la direction, payables à la résidence du chef d'exploitation et acquittés par lui.

Le mouvement de fonds qui sera le résultat de ces encaissements et de ces prélèvements sera constaté par un compte courant sans intérêts, ouvert à cet effet sur les livres des deux parties contractantes.

Chaque semaine, la société Faugère et Chatelin remettra à la com-

Digitized by Google

pagnie d'Orléans l'état des recettes à l'expédition de ses gares pendant la semaine précédente, lesquelles seront comprises dans les recettes générales du réseau d'Orléans à publier dans le *Journal officiel*.

Les indemnités pour pertes et avaries, retards, etc., intéressant les relations de trafic, seront réglées d'office par l'une ou l'autre partie et réparties entre elles au prorata kilométrique des parcours sur la ligne du Blanc à Argent et sur les lignes à voie normale des réseaux d'Orléans.

Art. 11. — La compagnie d'Orléans aura le droit de contrôler la gestion de la société Faugère et Chatelin, et notamment toutes les opérations comptables en recettes et en dépenses, et de prendre connaissance de toutes les pièces. Pour la couvrir de ce contrôle, il lui sera attribué annuellement une somme égale à 1 0/0 des recettes brutes.

La société Faugère et Chatelin tiendra un compte exact de toutes les recettes et de toutes les dépenses.

Le compte des recettes comprendra non seulement les recettes directes dues au trafic, impôts déduits, mais aussi les péages et les produits indirects et notamment les locations de terrains, de buffets, de bibliothèques, taxe d'affichage, etc. Le compte des dépenses comprendra : les dépenses réelles d'exploitation locale, les frais de contrôle à verser à l'État, ceux attribués à la compagnie par le premier paragraphe du présent article et aussi les frais de l'administration centrale de la société Faugère et Chatelin à Paris, lesquels seront fixés à forfait à 5 0/0 des dépenses locales, telles qu'elles sont définies à l'article 8, sans que cette allocation puisse descendre au-dessous de 100 francs par kilomètre exploité et au-dessous d'un minimum total de 5.000 francs, quel que soit le nombre de kilomètres exploités. Enfin on comprendra dans les dépenses une somme de 150 francs par kilomètre et par an, qui sera prélevée sur les recettes, pour constituer un fonds de réserve destiné à assurer le renouvellement de la voie et du matériel roulant et à parer d'un commun accord à des dépenses imprévues.

Ce fonds, qui ne donnera pas lieu au prélèvement de 5 0/0 pour dépenses d'administration centrale, sera placé en obligations de la compagnie d'Orléans qui resteront en dépôt dans les caisses de la compagnie. Il s'augmentera chaque année des arrérages de ces obligations et cessera de croître lorsqu'il aura atteint une valeur de 2.000 francs par kilomètre. Dès que cette somme sera atteinte, les arrérages constitueront une recette d'exploitation et seront à ce titre portés en compte, comme s'ils étaient versés par la société Faugère et Chatelin, dans les conditions du premier paragraphe de l'article 10.

Quand il aura été fait sur le fonds de réserve des prélèvements pour assurer le renouvellement ou d'autres travaux urgents, ce fonds sera reconstitué par de nouvelles allocations annuelles de 150 francs par kilomètre.

Le compte des recettes et des dépenses ayant été ainsi établi, la différence constituera le produit net, qui pourra se solder soit en bénéfice, soit en perte.

Digitized by Google

S'il y a perte, elle sera intégralement à la charge de la compagnie d'Orléans, si les recettes, telles qu'elles sont définies au troisième alinéa du présent article, sont inférieures à 2.000 francs par kilomètre, sans que, dans ce cas, les dépenses dont il y a lieu de tenir compte à la société exploitante puissent être supérieures à 2.000 francs. A partir d'une recette de 2.000 francs, la perte sera intégralement supportée par la société exploitante.

S'il y a bénéfice, il sera intégralement acquis à la société exploitante, si les recettes sont inférieures à 2.000 francs par kilomètre. Si les recettes sont comprises entre 2.000 et 2.400 francs par kilomètre, le bénéfice sera partagé entre la société exploitante et la compagnie d'Orléans suivant les coefficients suivants : $0{,}33 + \left(0{,}67\ \frac{2{,}400 - R}{400}\right)$ pour la société exploitante, et $0{,}67\ \frac{R - 2.000}{400}$ pour la compagnie d'Orléans. Si les recettes sont supérieures à 2.400 francs par kilomètre, la société exploitante gardera le tiers du produit net et la compagnie d'Orléans les deux tiers. On calculera, en outre, l'intérêt à 4 0/0 de la somme dépensée par la compagnie d'Orléans pour la fourniture du matériel roulant, du mobilier et de l'outillage ; si le produit net total est supérieur à une fois et demie cet intérêt, on fera une première répartition allouant à la compagnie une somme égale à cet intérêt, et à la société exploitante une somme égale à la moitié de cet intérêt, et le reste du produit net sera partagé par moitié entre la compagnie d'Orléans et la société exploitante.

Art. 12. — La compagnie d'Orléans s'engage à faire profiter la société Faugère et Chatelin, pour l'exploitation qui fait l'objet du présent traité, des marchés de charbon qui assurent le service du grand réseau d'Orléans, à condition que ladite société lui indique ses besoins dans les délais qui seront déterminés d'un commun accord. Les charbons, le cas échéant, seront payés à la compagnie d'Orléans aux prix résultant de ses marchés, en y ajoutant les frais de transport, calculés comme il est dit au paragraphe suivant. Ces charbons seront livrés par la compagnie d'Orléans, sur ses propres wagons, dans l'une des gares communes, au choix de la société.

Tous les transports, sur le réseau d'Orléans, du matériel ou de matières nécessaires à la construction, à l'entretien et à l'exploitation de la ligne du Blanc à Argent auront lieu au prix des transports en service de la compagnie et suivant les mêmes règles.

Les transports en service, effectués sur la ligne du Blanc à Argent, pour la compagnie d'Orléans, donneront lieu aux mêmes perceptions.

Les transports en service faits par la société Faugère et Chatelin sur la ligne du Blanc à Argent, pour les besoins de son exploitation, seront effectués librement et sans aucune taxation.

Art. 13. — Les travaux de premier établissement de toute nature, reconnus nécessaires d'un commun accord, après la mise en exploita-

Digitized by Google

tion, tels qu'agrandissements et installations nouvelles dans les stations, établissements de voies de garage, raccordements d'usine, travaux de consolidation, augmentation de l'effectif du matériel roulant, du petit matériel, du mobilier et de l'outillage, feront l'objet de projets présentés par la compagnie d'Orléans à l'approbation ministérielle. Après cette approbation les travaux seront exécutés par la société Faugère et Chatelin aux frais de la compagnie et remboursés mensuellement, avec une majoration de 5 0/0 pour frais généraux. Toutefois cette majoration ne frappera que les dépenses de travaux, à l'exclusion des dépenses de fournitures diverses, telles que matériel roulant, petit matériel, mobilier, outillage, etc. Les augmentations de matériel roulant, de mobilier et d'outillage seront fournies par la compagnie d'Orléans, après accord avec la société exploitante, afin de mettre l'effectif du matériel en harmonie avec l'importance du trafic à desservir.

Art. 14. — Le présent traité d'exploitation est fait pour une durée de trente années, qui commencera à courir à partir du 1er janvier qui suivra la mise en exploitation du dernier tronçon de la ligne du Blanc à Argent.

Art. 15. — Des inventaires contradictoires seront établis pour constater l'existence et la remise de tous les meubles et immeubles livrés par la compagnie d'Orléans à la société Faugère et Chatelin, ainsi que des extensions et additions successivement opérées aux frais de la compagnie d'Orléans.

Les inventaires seront tenus à jour et revisés contradictoirement à la fin de chaque exercice.

A l'expiration du présent traité la compagnie d'Orléans reprendra la ligne du Blanc à Argent avec le matériel fixe et roulant, l'outillage, le mobilier et les approvisionnements qui existeront à ce moment, sans que ces approvisionnements puissent excéder la consommation à faire pendant six mois.

La voie, les bâtiments, le matériel fixe et roulant, l'outillage et le mobilier devront être remis à la compagnie gratuitement et en bon état d'entretien.

A cet égard, la société Faugère et Chatelin aura satisfait à ces obligations en entretenant le matériel roulant, les bâtiments, la voie et ses accessoires, jusqu'à la fin du traité, absolument de la même manière que dans les années antérieures, c'est-à-dire comme il est prescrit à l'article 3 ci-dessus.

Les approvisionnements seront remboursés par la compagnie d'Orléans à la société Faugère et Chatelin, après que la valeur en aura été fixée d'un commun accord.

Six mois avant la cessation du traité, il sera fait un examen contradictoire de l'état des diverses parties précitées et, si l'une ou plusieurs d'entre elles sont reconnues ne pas être en état normal d'entretien, leur remise en état sera exécutée par la société Faugère et Chatelin par prélèvement sur le fond de réserve prévu à l'article 11. Le reste de

Digitized by Google

ce fonds sera ensuite partagé par moitié entre cette société et la compagnie. Dans le cas où le fonds de réserve ne serait pas suffisant pour la remise du chemin de fer en état d'entretien, la société Faugère et Chatelin devrait compléter de ses deniers la somme suffisante, laquelle sera déterminée soit amiablement, soit par arbitres.

Art. 16. — La compagnie d'Orléans se réserve le droit de résilier le présent traité à toute époque, après l'expiration des quinze premières années, en en prévenant la société Faugère et Chatelin un an à l'avance.

Il sera, dans ce cas, alloué à cette société une indemnité égale à cinq fois la part du bénéfice annuel moyen réalisé par elle pendant les trois dernières années de son exploitation, telle qu'elle est établie au dernier alinéa de l'article ci-dessus.

Réciproquement, la société Faugère et Chatelin se réserve de résilier le présent traité dans les mêmes conditions, sans indemnité ; mais elle abandonnera à la compagnie la moitié du fonds de réserve qui lui est attribué par l'article 15.

Dans l'une ou l'autre hypothèse, la partie du cautionnement restant à rembourser sera rendue à la société Faugère et Chatelin.

Dans tous les cas de résiliation la remise de la ligne du Blanc à Argent aura lieu comme il est dit à l'article 15.

Art. 17. — La société Faugère et Chatelin ne pourra rétrocéder le présent traité à des tiers qu'avec l'acquiescement de la compagnie. Elle ne pourra conclure, sans l'assentiment de la compagnie et l'approbation du ministre des travaux publics, aucun traité d'exploitation ou arrangement d'aucune sorte intéressant les relations de la ligne du Blanc à Argent avec d'autres lignes de chemin de fer, d'embranchements ou de prolongements.

Dans le délai d'un an à dater de l'approbation du présent traité, elle devra substituer une société anonyme au capital de 500.000 francs à son lieu et place dans les droits et obligations qui résultent du présent traité.

Art. 18. — Avant la signature du décret approbatif visé à l'article 20 ci-après, la société Faugère et Chatelin déposera en obligations de la compagnie d'Orléans, dans les caisses de celle-ci, une somme de 1.000 francs pour chaque kilomètre de la ligne du Blanc à Argent. Cette somme, jointe aux retenues visées à l'article 5, constituera le cautionnement de la société ; les arrérages de ces obligations seront payés à la société.

Les quatre cinquièmes du cautionnement seront remboursés à la société Faugère et Chatelin à partir de la deuxième année d'exploitation de la ligne totale du Blanc à Argent annuellement et par cinquièmes ; le dernier cinquième ne sera remboursé qu'à l'expiration du présent traité.

Art. 19. — Les frais de timbre et d'enregistrement du présent traité seront acquittés par la société Faugère et Chatelin, assimilés à des

Digitized by Google

frais d'étude et, à ce titre, ajoutés aux dépenses d'établissement prévues à l'article 5.

Art. 20. — Le présent traité sera considéré comme nul et non avenu dans toutes ses parties, si la construction de la ligne du Blanc à Argent ne s'exécute pas dans les conditions prévues à l'article 7 de la convention du 17 juin 1892.

Art. 21. — Le présent traité ne sera définitif qu'après approbation des présentes par décret délibéré en conseil d'État, conformément à l'article 4 de la loi du 21 mars 1893.

Fait double à Paris, le 12 juin 1896.

(N° 157)

[28 avril 1897]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans la ville de Rouen et sa banlieue, de nouvelles lignes ou sections de lignes de tramways destinées à compléter le réseau actuel.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans la ville de Rouen et sa banlieue, de nouvelles lignes ou sections de lignes de tramways destinées à compléter le réseau actuel conformément au cahier des charges annexé au présent décret, ainsi qu'aux dispositions générales des plans ci-dessus visés et qui demeureront également annexés au présent décret.

Les lignes déclarées d'utilité publique par décrets des 5 mai 1876 et 2 février 1889 formeront avec ces nouvelles lignes ou sections de lignes un réseau soumis au même régime et au même cahier des charges.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit réseau ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — La ville de Rouen est autorisée à pourvoir à la construction et à l'exploitation du réseau de tramways dont il s'agit,

Digitized by Google

suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvé le traité passé, le 27 mars 1897, entre le maire de Rouen, au nom de la ville, et la compagnie des tramways de Rouen pour la rétrocession de l'entreprise énoncée aux articles précédents.

Ledit traité restera annexé au présent décret.

Art. 4. — Il est interdit à la compagnie des tramways de Rouen, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation des lignes de tramways mentionnées aux articles précédents, sans y avoir été préalablement autorisée par décret délibéré en conseil d'État.

TRAITÉ DE RÉTROCESSION.

Entre les soussignés :

M. Théophile-Augustin-Ferdinand Laurent, maire de la ville de Rouen, agissant en cette qualité, et en vertu des délibérations du conseil municipal, en date des 1er février 1895, 5 février et 26 mars 1897,

D'une part :

Et M. Marius Mancini, administrateur-directeur de la compagnie des tramways de Rouen, dont le siège est à Rouen, 2, rue de la République, agissant en cette qualité, et en vertu d'une délégation du conseil d'administration de ladite compagnie, en date du 2 dudit mois de février 1895, et dont un exemplaire, dûment certifié, est demeuré annexé au présent,

D'autre part ;

A été convenu et arrêté ce qui suit :

Art. 1er. — La ville de Rouen s'engage à demander immédiatement à l'État et à rétrocéder à la compagnie des tramways de Rouen, qui accepte, la concession, jusqu'au 31 décembre 1945, du réseau de tramways à traction mécanique, défini à l'article 2 du cahier des charges ci-annexé.

La compagnie, ayant transformé son ancien réseau pour être exploité par traction électrique et fil aérien, s'engage à terminer toutes les lignes qui lui sont rétrocédées, pour que le réseau complet soit en pleine exploitation par traction électrique et fil aérien, au plus tard pour le 1er avril 1898.

Art. 2. — Cette rétrocession, qui n'aura d'effet qu'en vertu du décret à intervenir, approuvant le présent traité, est faite aux conditions du cahier des charges.

Digitized by Google

Il est spécifié, conformément à l'article 30 de la loi du 11 juin 1880, que dans la rédaction du cahier des charges sont modifiés les articles suivant du cahier des charges-types : 11, 17, 23, 24, 28, 35, et supprimés les articles 25, 26, 27, 29, 30, 31, 32, 34, 38 et 39.

La compagnie des tramways de Rouen sera, en conséquence, assujettie, envers la ville de Rouen, à toutes les obligations imposées par le cahier des charges. Elle devra se conformer, en outre, aux prescriptions complémentaires détaillées ci-après.

Art. 3. — Bien que rétrocessionnaire jusqu'au 31 décembre 1945, la compagnie ne pourra imposer à la ville le système des fils aériens, pendant plus de dix ans à partir de l'époque où la rétrocession deviendra définitive. Il sera fait, au contraire, application, dans l'intérieur de Rouen, de tous systèmes nouveaux dûment expérimentés dans d'autres villes de France et permettant la suppression des poteaux et des fils aériens établis sur la voie publique. Le Ministre des travaux publics statuera sur la question de savoir s'il y a lieu de requérir cette transformation. Toutefois sa décision devra être précédée de l'avis d'une commission où la ville et le rétrocessionnaire seront représentés, étant entendu que cette décision restera soumise à tous les recours de droit.

Art. 4. — Après l'approbation des projets d'exécution exigée par l'article 3 du cahier des charges, le rétrocessionnaire devra remettre à l'administration municipale deux expéditions conformes des projets définitifs, et fournir en outre toutes les copies qui pourraient lui en être demandées.

Art. 5. — Les types des poteaux et des diverses voitures à mettre en service seront soumis d'abord, par le rétrocessionnaire, à l'approbation de l'administration municipale ; mais ils ne seront définitivement admis qu'après l'approbation du préfet.

Les voitures destinées au transport des voyageurs seront éclairées à l'électricité.

Il ne devra être installé soit à l'extérieur, soit à l'intérieur des voitures, aucunes inscriptions, tableaux de réclames commerciales et toutes affiches, à l'exception de celles relatives au service des tramways.

Les quatre roues des voitures devront subir simultanément l'action énergique des freins.

On se conformera, pour la disposition et le nombre des places de chaque classe, aux mesures qui seront arrêtées par le préfet.

Art. 6. — Les pavés et les boutisses à employer dans les bandes à créer, dans les chaussées empierrées et pavées, proviendront des meilleures carrières de Cherbourg ou qualités analogues ; ils seront posés sur forme de sable et devront satisfaire aux conditions indiquées dans le cahier des charges de l'entreprise des travaux de pavage de la ville, en ce qui concerne la voirie urbaine.

Le rétrocessionnaire sera tenu de rétablir les ouvrages de toute nature que la pose et l'exploitation des lignes ferrées obligeraient à modifier sur la voie publique, tels que : pavages, regards et bouches d'égouts et

Digitized by Google

d'aqueducs, siphons, bouches à clef, vannes, regards, etc., dépendant du service municipal des eaux, du gaz et de l'électricité.

Tous les frais de main-d'œuvre et de fourniture de matériaux, quels qu'ils soient, nécessaires pour raccorder convenablement le profil des voies publiques avec celui de la partie de ces mêmes voies occupée par les tramways, seront supportés par le rétrocessionnaire.

Les matériaux et appareils de toute nature à employer, pour cause de modifications ou de remplacement partiels dans les ouvrages souterrains et autres, seront de premier choix. Le rétrocessionnaire devra se conformer, pour ces travaux, aux dispositions et aux types qui seront indiqués lors de l'exécution.

Pour sauvegarder sa responsabilité vis-à-vis de l'État et assurer la bonne exécution des ouvrages concernant sa voirie, la ville pourra faire vérifier, avant leur réception, par les ingénieurs du contrôle, les matériaux et appareils destinés aux égouts, aqueducs, canalisations souterraines d'eau et de gaz, destinés à ses voies urbaines.

Elle se réserve pareillement de faire vérifier l'état des ouvrages ci-dessus mentionnés, avant qu'il soit procédé aux réceptions partielles et définitives des travaux par les ingénieurs du contrôle.

Art. 7. — Les bureaux d'attente et de contrôle à établir aux stations devront être suffisamment vastes, d'une construction élégante, et parfaitement appropriés à leur destination.

Ils seront toujours maintenus en parfait état d'entretien et de propreté.

Les types en seront, au préalable, soumis à l'Administration municipale.

Art. 8. — Le rétrocessionnaire se conformera aux règlements de police qui seront rendus pour régler le stationnement des voitures.

Art. 9. — Dans les sections communes à deux lignes, par exemple :

1° De l'hôtel de ville à la rue Pavée, pour Sotteville, et de l'hôtel de ville à la rue Pavée, pour le Jardin des Plantes;

2° De la rue Beauvoisine à la gare d'Orléans, vers les Chartreux, et de la rue Beauvoisine à la gare d'Orléans, vers Petit-Quevilly, etc., les voitures sur chaque ligne se succéderont à intervalles égaux, de façon que les passages aient lieu à cinq minutes d'intervalle ou à sept minutes et demie, suivant les heures des départs.

Art. 10. — Le matin et le soir, les dimanches et jours fériés exceptés, aux heures d'ouverture et de fermeture des ateliers, le prix des places de 2e classe sera, si l'Administration municipale le requiert, abaissé au taux de 10 centimes pour toute distance. Les ouvriers utilisant ces trains spéciaux auront, en outre, la faculté de revenir par les trains du soir, moyennant un supplément de 5 centimes, c'est-à-dire que le trajet, aller et retour, en 2e classe, sera effectué au prix total de 15 centimes. Les heures et les itinéraires auxquels ce transport à prix réduit sera applicable seront fixés par l'administration municipale et soumis à l'approbation ministérielle.

Digitized by Google

Art. 11. — Le rétrocessionnaire payera à la ville de Rouen, pour prix de la rétrocession, une redevance annuelle fixée par chaque kilomètre de voie ferrée compris dans le réseau sillonnant le territoire de la ville.

Cette redevance sera fixée de la manière suivante :

Pour les lignes nouvelles, par an et par kilomètre :

De la 1re à la 5e année inclusivement, 200 francs ;

De la 6e à la 10e année inclusivement, 250 francs ;

De la 11e à la 20e année inclusivement, 300 francs ;

De la 21e à la 30e année inclusivement, 350 francs ;

De la 31e à la 40e année inclusivement, 400 francs ;

De la 41e à la 50e année inclusivement, 500 francs.

Les lignes anciennes continueront à payer 300 francs jusqu'à la vingtième année de la concession nouvelle. Au-delà de cette vingtième année, la redevance suivra la progression indiquée ci-dessus.

Pour établir cette redevance, il sera procédé contradictoirement à un mesurage dans lequel ne seront pas comprises les voies d'évitement et de raccordement, ni les doubles voies.

Art. 12. — Le cautionnement de 50.000 francs, antérieurement fourni par la compagnie des tramways de Rouen, et constitué au moyen d'un titre de rentes sur l'État 3 1/2 0/0, immatriculé sous le numéro 49.052, série 8, sera maintenu à la caisse du Trésor public, pendant toute la durée de la rétrocession, comme garantie des engagements pris envers la ville par la compagnie.

Art. 13. — Le rétrocessionnaire devra faire élection de domicile à Rouen et y être représenté par un directeur ou un administrateur délégué, de nationalité française.

Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de la Seine-Inférieure.

Art. 14. — Tous les frais d'actes, d'enregistrement, redevances à l'État ou aux communes, droits d'octroi et toutes dépenses quelconques pouvant résulter du présent traité ou en devenir la conséquence, seront acquittés par le rétrocessionnaire, sans aucun recours à l'égard de la ville. Si celle-ci consentait à en faire l'avance, elle en serait remboursée par le rétrocessionnaire, à la première demande sur simple lettre.

Toutefois, et à titre de subvention, les droits d'octroi, sur les combustibles et matières premières introduites dans l'usine située à Rouen, rue Lemire, pour être employés à la production de l'électricité devant servir exclusivement au fonctionnement des voitures sur l'ensemble du réseau, ainsi qu'à l'alimentation des appareils installés pour l'éclairage public, lui seront remboursés pour lui tenir compte des charges résultant des engagements pris par lui, en ce qui concerne le transport à bon marché des voyageurs sur son réseau et la fourniture, au prix réduit de 2 centimes l'hectowatt, de l'électricité nécessaire à l'éclairage de la voie publique sur le parcours de ses lignes.

Le rétrocessionnaire sera tenu, vis-à-vis du concessionnaire, à toutes

les charges qui seront imposées à ce dernier vis-à-vis de l'État, et devra le garantir envers qui de droit de toutes les responsabilités pouvant résulter de la construction ou de l'exploitation des lignes concédées.

Art. 15. — Aucune indemnité ne pourra être réclamée par le rétrocessionnaire pour les troubles et interruptions de service qui pourraient résulter soit de mesures d'ordre et de police, soit de travaux exécutés sur ou sous la voie publique, tant par l'administration que par les compagnies ou les particuliers dûment autorisés.

Art. 16. — Soit par l'établissement de fils spécialement destinés au retour du courant, soit par tout autre moyen reconnu plus efficace, l'exploitant devra prendre toutes mesures utiles pour éviter les inconvénients qu'entraîne le système de traction par fil aérien, tant pour les fils téléphoniques que pour les conduites de toute nature établies dans le sous-sol des voies publiques.

Il devra prendre également les précautions utiles pour éviter tous contacts avec les fils existants et toute rupture pouvant amener des accidents.

Art. 17. — Il sera tenu d'exécuter à ses frais, risques et périls tous les travaux prévus et non prévus, sans exception, ainsi que toutes les fournitures, entretien et renouvellement du matériel nécessaire pour l'achèvement, l'exploitation et l'entretien du réseau rétrocédé pendant toute la durée de la rétrocession ; le tout sans charge aucune pour la ville celle-ci ne pouvant, en aucun cas ni pour quelque cause que ce soit, être tenue à une dépense quelconque.

Cette cause doit être considérée comme la base du contrat, la ville entendant que, dans tous les cas possibles, elle reçoive l'application la plus large, sans toutefois que le rétrocessionnaire puisse être obligé de modifier les dimensions des voies publiques elles-mêmes.

Art. 18. — Il en est de même de tout dommage pouvant résulter, pour des tiers, de la construction ou de l'exploitation des lignes rétrocédées. En conséquence, si, pour une cause quelconque, des actions en dommages-intérêts étaient intentées à la ville, tous les frais, ainsi que les condamnations qui interviendraient, et toutes les indemnités qui seraient dues à des tiers, tomberaient exclusivement à la charge du rétrocessionnaire.

Art. 19. — Si la ville obtenait elle-même la concession d'entreprises s'embranchant sur celles qui font l'objet du présent cahier des charges, ou qui prolongeraient ces mêmes lignes, il est entendu qu'il sera accordé au rétrocessionnaire un droit de préférence pour l'exécution et l'exploitation de ces nouvelles voies de communication.

Les conditions relatives à la nouvelle concession lui seront soumises, et un délai de deux mois lui sera accordé pour faire connaître son acceptation ou son refus. A l'expiration de ce délai, l'absence de réponse sera considérée comme un refus.

Art. 20. — Le rétrocessionnaire sera tenu de transmettre, chaque année, à la mairie de Rouen, en double expédition, le rapport annuel

Digitized by Google

de sa direction, un résumé des comptes annuels et un extrait du procès-verbal des délibérations de son assemblée générale pendant l'année.

Art. 21. — *Eclairage des voies publiques desservies par les tramways.* — Le rétrocessionnaire s'engage à fournir, sur tout le parcours des rues suivies par ses tramways, mais seulement dans ces rues, l'électricité nécessaire à l'éclairage public de lampes électriques, au prix de 2 centimes l'hectowatt.

L'installation, la fourniture et l'entretien des lampes restent à la charge de la ville. Elles seront installées par multiples de neuf.

Art. 22. — *Élagage.* — L'élagage des arbres des boulevards et avenues où seront installées des lignes de tramways, nécessaire pour faciliter le passage des cars et le fonctionnement du système dit à trolley, sera effectué, sous la surveillance et d'après les indications du directeur du service municipal des promenades publiques, par des ouvriers proposés par la compagnie et agréés par lui. Le salaire de ces ouvriers et les frais d'outillage seront acquittés par la compagnie.

Art. 23. — *Ébouage des rails.* — L'ébouage des rails et aiguillages continuera à être effectué par les soins de la compagnie. Ce travail devra être fait de manière que les boues et poussières ne soient pas rejetées éparses sur le sol de la voie publique. Elles seront ramassées et disposées en tas chaque matin, assez tôt pour qu'elles puissent être enlevées par le service des voitures de nettoiement de la voie publique.

Après ce passage il ne devra plus en être déposé sur aucune partie du sol, et la compagnie devra pourvoir à leur enlèvement par ses soins.

Art. 24. — Le présent traité et le cahier des charges y annexé annulent et remplacent tous traités et cahier des charges antérieurs.

Fait double et signé après lecture, à Rouen, le 27 mars 1897.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le réseau de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destiné au transport des voyageurs.

La traction aura lieu par moteur mécanique approuvé par le Ministre des travaux publics, sur la proposition du concessionnaire.

Art. 2. — Ce réseau comprend les lignes suivantes, déjà exploitées en partie, et empruntera les voies publiques ci-après désignées :

Ligne n° 1. — Du pont Corneille à la demi-lune de Maronne : quais de

Digitized by Google

Paris, de la Bourse, du Havre, du Mont-Riboudet, avenue du Mont-Riboudet, barrière et route du Havre, mairie de Déville, route nationale n° 14 ;

Ligne n° 2. — Du quai du Mont-Riboudet à Darnétal : avenue Pasteur, place de la Madeleine, rues du Contrat-Social, de Lecat, de Crosne, boulevard Cauchoise, rue Thiers, place de l'Hôtel-de-Ville, rues des Faulx et Saint-Vivien, route de Darnétal (route nationale n° 30) ;

Ligne n° 3. — De l'hôtel de ville de Rouen à l'avenue de la Gare à Sotteville : rue et place de la République, rue Lafayette (route nationale n° 135), rues Pavée et de Sotteville, place de la mairie de Sotteville (chemin de grande communication n° 18) ;

Ligne n° 4. — De la place Beauvoisine au Jardin des Plantes : rue et place de la République, rue Lafayette (route nationale n° 138), rue d'Elbeuf ;

Ligne n° 5. — De la place Beauvoisine à la place des Chartreux : rue des Carmes, rue Grand-Pont, pont Boieldieu, rues Saint-Sever, Saint-Julien, place des Chartreux ;

Ligne n° 6. — De l'hôtel de ville au rond-point de la route de Caen : rues Thiers, Beauvoisine, des Carmes, Grand-Pont, pont Boieldieu, rue François-Arago et route de Caen ;

Ligne n° 7. — Du pont Corneille à la gare de la rue Verte (arrivée du Havre), avec prolongement jusqu'au carrefour des rues Verte et du Champ-des-Oiseaux : quais de Paris et de la Bourse, rue Jeanne-D'Arc (route nationale n° 138), rue Verte ;

Ligne n° 8. — De la place de l'Hôtel-de-Ville à la rue de Lyons : place de l'Hôtel-de-Ville, rue des Boucheries-Saint-Ouen, rue d'Amiens et rue de Lyon ;

Ligne n° 9. — Ligne circulaire du pont Corneille au pont Corneille par les quais et les boulevards ;

Ligne n° 10. — De l'avenue de la Gare de Sotteville à Quatre-Mares.

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de trois mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être commencés dans un délai de quatre mois à partir de la même date. Ils seront poursuivis et terminés de façon à être livrés à l'exploitation pour le 1er avril 1898, soit trois mois après la date à laquelle les maisons 2 à 24 de la rue des Carmes seront mises à l'alignement par les soins de la ville. Il est spécifié que la disposition admise dans la rue des Boucheries-Saint-Ouen n'est accordée qu'à titre précaire et révocable jusqu'au jour où cette voie sera portée à la largeur prévue par les plans d'alignement approuvés.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1m,44.

La largeur des voitures automobiles et des caisses des véhicules, ainsi que leur chargement, ne dépassera pas 2m,21, et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds

Digitized by Google

latéraux, restera inférieure à 2m,21 ; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 3m,50.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 1 mètre au minimum pour les anciennes lignes et de 1m,16 pour les nouvelles.

Art. 5 à 9. — *Comme au type.*

Art. 10. — Les voies devront être établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront en acier et du poids de 44 kilogrammes au moins par mètre courant ; ils seront posés sur des traverses métalliques.

La voie pourra, néanmoins, être d'un tout autre type approuvé par l'Administration supérieure.

Les rails existants pourront être conservés jusqu'à renouvellement.

Art. 11. — Les voitures devront s'arrêter en pleine voie pour prendre ou laisser des voyageurs sur tous les points du parcours, sauf dans les courbes et sur les 50 mètres qui précèdent chaque station.

L'autorité compétente pourra cependant prescrire que, pour l'ensemble ou pour certaines parties du réseau, les arrêts n'aient lieu que sur des points déterminés par elle et dûment signalés par des poteaux ou marques analogues.

Le nombre et l'emplacement des stations proprement dites seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs. Il est toutefois entendu, dès à présent, qu'il sera établi des bureaux pour le service des voyageurs, suivant les indications ci-après :

Quai de Paris (angle du pont Corneille) ;
A l'angle du quai et du boulevard Cauchoise ;
A la barrière du Havre ;
Demi-lune de Maromme ;
Place de l'Hôtel-de-Ville de Rouen ;
Place Saint-Hilaire ;
Place de l'Hôtel-de-Ville de Darnétal ;
Place Beauvoisine ;
Place de l'Église-Saint-Sever ;
Jardin des Plantes ;
Place de la Mairie de Sotteville ;
Place Carnot ;
Place des Chartreux ;
Rond-point de la route de Caen (Petit-Quevilly) ;
Gare de la rue Verte ;
Avenue Pasteur ;
Place Cauchoise ;
Et gare du Nord.

Art. 12 à 23. — *Comme au type.*

Digitized by Google

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 14. — Le nombre minimum des voyages, comprenant le parcours total de chaque ligne, qui devront être faits tous les jours, dans chaque sens, est fixé de telle sorte que les voitures se succèdent aux intervalles suivants :

NUMÉROS	DÉSIGNATION DES LIGNES	DÉPARTS	
		De 7 heures du matin à 7 heures 1/2 du soir.	De 7 heures 1/2 à 10 heures du soir
		AU MOINS :	AU MOINS :
1	Pont Corneille à Maromme.....	Toutes les 10 min.	Toutes les 15 min.
2	De l'avenue Pasteur à Darnétal...	Toutes les 10 min.	Toutes les 15 min.
3	Hôtel de ville à l'avenue de la Gare, à Sotteville.....	Toutes les 10 min.	Toutes les 15 min.
4	Place Beauvoisine, par la rue de la République, au Jardin des Plantes.....	Toutes les 10 min.	Toutes les 15 min.
5	Place Beauvoisine aux Chartreux, par les rues Beauvoisine, des Carmes, Grand-Pont, pont Boieldieu, rue Saint-Sever, rue Saint-Jullien, Chartreux.....	Toutes les 10 min.	Toutes les 15 min
6	Hôtel de ville au rond point de la route de Caen, par les rues Thiers, Beauvoisine, des Carmes, Grand-Pont, pont Boieldieu, rue François-Arago et route de Caen....	Toutes les 10 min.	Toutes les 15 min.
7	Pont Corneille à la rue Verte (arrivée du Havre), avec prolongement jusqu'au carrefour des rues Verte et du Champ-des-Oiseaux.	Toutes les 5 min.	Toutes les 7 m. 1/2
8	De la place de l'Hôtel-de-ville à la rue de Lyons-la-Forêt (Etablissement Givon), hôtel de ville, rue d'Amiens.....	Toutes les 10 min.	Toutes les 15 min.
9	Ligne circulaire, par les quais et les boulevards (du pont Corneille au pont Corneille).....	Toutes les 10 min.	Toutes les 15 min.
10	De l'avenue de la Gare de Sotteville à Quatre-Mares.....	Toutes les 30 min.	»

Art. 15. — Les trains se composeront de trois voitures au plus, et leur longueur totale ne dépassera pas 30 mètres.

La vitesse des trains en marche sera au plus de 20 kilomètres à l'heure. Elle sera réduite autant que la sécurité l'exigera, et le concessionnaire se conformera aux arrêtés pris, à cet effet, par M. le préfet.

Digitized by Google

TITRE III.

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 16. — La durée de la concession du réseau mentionné à l'article 2 du présent cahier des charges commencera à courir de la date du décret d'autorisation, et elle prendra fin le 31 décembre 1945.

La présente concession annulera les concessions antérieures, auxquelles elle sera substituée.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES.

Art. 23. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir, pendant toute la durée de la concession, les prix de transport indiqués dans le tableau ci-après, étant entendu que les droits de péage y entrent pour les deux tiers.

Digitized by Google

NUMEROS	DÉSIGNATION DES LIGNES	DÉSIGNATION DES SECTIONS	PRIX 1re classe	PRIX 2e classe
1	Du pont Corneille à Maromme....	Du pont Corneille à la barrière du Havre, et *vice versa*.	0f 15	0f 10
		De la barrière du Havre à Maromme, et *vice versa*.	0 15	0 10
		Du pont Corneille à Maromme, et *vice versa*..	0 30	0 20
2	De l'avenue Pasteur à Darnétal...	De l'avenue Pasteur à l'octroi, et *vice versa*..	0 15	0 10
		De l'octroi à Darnétal, et *vice versa*.....	0 10	0 05
		De l'avenue Pasteur à Darnétal, et *vice versa*.....	0 20	0 15
3	De l'hôtel de ville à l'avenue de la Gare, à Sotteville.....	De l'hôtel de ville à l'octroi, et *vice versa*... ..	0 15	0 10
		De l'octroi à Sotteville, et *vice versa*...	0 10	0 05
		De l'hôtel de ville à l'avenue de la Gare, à Sotteville, et *vice versa*.....	0 20	0 15
4	De la place Beauvoisine, par la rue de la République, au Jardin des Plantes.....	.....	0 15	0 10
5	De la place Beauvoisine aux Chartreux, par les rues Beauvoisine, des Carmes, Grand-Pont, pont Boieldieu, rue Saint-Sever, rue Saint-Julien, Chartreux.....	.....	0 15	0 10
6	De l'hôtel de ville au rond-point de la route de Caen, par les rues Thiers, Beauvoisine, des Carmes, Grand-Pont, pont Boieldieu, rue François-Arago et route de Caen	De l'hôtel de ville à l'octroi, et *vice versa*	0 15	0 10
		De l'octroi au rond-point de la route de Caen, et *vice versa*..	0 10	0 05
		De l'hôtel de ville au rond-point de la route de Caen, et *vice versa*.....	0 20	0 15
7	Du pont Corneille à la gare de la rue Verte, avec prolongement jusqu'au carrefour des rues Verte et du Champ-des-Oiseaux.....	.....	0 15	0 10
8	De la place de l'Hôtel-de-Ville à la rue de Lyons-la-Forêt (établissement Givon), place de l'Hôtel-de-Ville, rue d'Amiens, rue de Lyons.....	.....	0 15	0 10
9	Ligne circulaire, par les quais et les boulevards du pont Corneille au pont Corneille.....	.....	0 15	0 10
10	De l'avenue de la Gare de Sotteville à Quatre-Mares.....	.....	0 15	0 10

Digitized by Google

Il sera délivré, dans l'intérieur de la ville, moyennant un supplément de 10 centimes pour la 1re classe, et 5 centimes pour la 2e, des correspondances donnant droit au parcours immédiat sur une seconde ligne.

Si le service est continué après dix heures du soir, en hiver, et onze heures, en été, les prix ci-dessus seront doublés à partir de ces heures limites.

Dans les voitures chaque classe comportera le même nombre de places d'intérieur et de plate-forme; toutefois la plate-forme d'avant sera toujours affectée à la 2e classe.

Les enfants au-dessous de quatre ans, tenus sur les genoux, seront transportés gratuitement. Les soldats et sous-officiers en uniforme seront transportés à moitié prix.

Pour faire face aux affluences éventuelles de voyageurs, l'exploitant aura la faculté d'organiser, en dehors des horaires imposés par l'article 14 du présent cahier des charges, des services supplémentaires de navette, avec des voitures portant des indications spéciales, sur un parcours partiel de chaque ligne, au prix du tarif ci-dessus.

Les prix déterminés ci-dessus comprennent l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens : dans le cas contraire, il n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

Le reste comme au type (*).

(N° 158)

[28 avril 1897]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer se détachant du chemin de fer de Bordeaux à la frontière d'Espagne et se terminant à Bayonne.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement d'un chemin de fer se détachant, par un double raccordement, du chemin de fer de Bordeaux à la fron-

(*) Voir le type *Ann.* 1882, p. 292 : et *Journal officiel* du 2 mai 1897.

Digitized by Google

tière d'Espagne et de celui de Bayonne à Saint-Jean-Pied-de-Port et se terminant par une gare maritime à construire sur les quais de la rive gauche de l'Adour, aux Allées-Marines, à Bayonne.

En conséquence, la concession de ce chemin de fer, faite à titre éventuel à la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, en remplacement du chemin de fer de Pau à Vic-en-Bigorre, par la convention du 20 décembre 1894, approuvée par la loi du 4 mai 1895, est déclarée définitive dans les conditions prévues par la convention du 9 juin 1883, approuvée par la loi du 20 novembre suivant, et par la convention du 16 octobre 1890, approuvée par la loi du 27 mai 1891.

(N° 159)

[28 avril 1897]

Décret approuvant la substitution à MM. Médail et Lombart de la Société anonyme des tramways du Pont-de-Beauvoisin comme rétrocessionnaire du tramway de Saint-Genix-d'Aoste.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la substitution, à MM. F. Médail et E. Lombard, de la « Société anonyme du tramway du Pont-de-Beauvoisin » comme rétrocessionnaire du tramway de Saint-Béron (gare Paris-Lyon-Méditerranée) à Saint-Genix-d'Aoste, par Pont-de-Beauvoisin, dont l'établissement, dans le département de la Savoie, a été déclaré d'utilité publique par le décret susvisé du 10 janvier 1896.

Art. 2. — Il est interdit à la « Société anonyme du tramway du Pont-de-Beauvoisin », sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une entreprise autre que la construction et l'exploitation du tramway mentionné à l'article 1er, sans y avoir été préalablement autorisée par décret rendu en conseil d'État.

Digitized by Google

(N° 160)

[28 avril 1897]

Décret prorogeant le délai primitivement fixé pour les expropriations du tramway de Bourg-de-Péage à Sainte-Eulalie en Royans.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Le délai fixé pour les expropriations par l'article 1er du décret susvisé du 22 février 1895 est reporté au 30 avril 1898, pour la ligne de tramway de Bourg-de-Péage à Sainte-Eulalie-en-Royans.

(N° 161)

[1er mai 1897]

Décret autorisant la chambre de commerce de Dieppe à établir et à administrer un barrage isolateur pour les navires chargés de pétrole.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — La chambre de commerce de Dieppe est autorisée à établir et à administrer, aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au présent décret, un barrage isolateur pour navires pétroliers, dans le ou les bassins du port de Dieppe, où des quais sont ou seront affectés à la manutention des matières dangereuses.

Art. 2. — Les comptes et budgets relatifs à l'établissement et à

Digitized by Google

l'exploitation de ce service feront l'objet d'un chapitre spécial dans les comptes et budgets de l'outillage public que la chambre de commerce administre au port de Dieppe.

PORT DE DIEPPE.

Établissement d'un barrage isolateur par la chambre de commerce de Dieppe.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I.

OBJET DE L'AUTORISATION.

Art. 1er. — L'outillage que la chambre de commerce est autorisée à établir et à administrer dans le port de Dieppe aux conditions déterminées par le présent cahier des charges comprend un barrage isolateur mobile pouvant être employé par les navires chargés des marchandises dangereuses, pour s'entourer, conformément aux prescriptions du décret du 2 septembre 1874, modifié par ceux du 30 décembre 1887 et du 25 novembre 1895.

Art. 2. — L'autorisation ne constitue aucun privilège en faveur du permissionnaire.

L'usage du barrage isolateur est toujours facultatif pour le public, et il est subordonné aux nécessités du service général du port dont l'administration est seule juge.

L'administration se réserve le droit d'établir et d'autoriser toute autre personne à employer ou à mettre à la disposition du public tout autre appareil analogue qu'elle jugera convenable, sans que le permissionnaire puisse élever aucune réclamation.

TITRE II.

EXÉCUTION DES TRAVAUX ET ENTRETIEN.

Art. 3. — La chambre de commerce est tenue dès maintenant d'établir un barrage isolateur composé d'éléments mobiles de 10 mètres

Digitized by Google

environ de longueur, dont la longueur totale développée atteigne 150 mètres.

Art. 4. — Ce barrage, lorsqu'il ne sera pas en service, sera remisé, soit à flot, soit à sec, pour les réparations, en un emplacement déterminé par le Ministre des travaux publics, sur la proposition du permissionnaire, lors de la présentation des projets d'exécution prescrits par l'article 5 ci-après.

Art. 5. — Le permissionnaire est tenu de soumettre au Ministre des travaux publics les projets d'exécution ou de modification de l'ouvrage à installer.

Ces projets devront comprendre tous les plans et dessins et les mémoires explicatifs nécessaires pour bien spécifier les détails de la construction.

Le Ministre des travaux publics a le droit de prescrire les modifications qu'il juge nécessaires pour assurer l'efficacité de la protection à demander au barrage isolateur.

Art. 6. — Le permissionnaire doit exécuter les travaux conformément aux projets qu'il a présentés, et avec les modifications prescrites par le Ministre des travaux publics.

L'ouvrage doit être exécuté en matériaux de bonne qualité, mis en œuvre suivant les règles de l'art.

Art. 7. — L'ouvrage établi par le permissionnaire doit être constamment entretenu en bon état par ses soins, de façon à toujours convenir parfaitement à l'usage auquel il est destiné.

Si l'entretien est négligé sur quelques points par le permissionnaire, il y sera pourvu d'office à la diligence des ingénieurs du port, à la suite d'une mise en demeure adressée par le préfet et restée sans effet. Le montant des avances faites par le service du port sera remboursé par le permissionnaire au moyen de rôles rendus exécutoires par le préfet.

Art. 8. — Le permissionnaire est responsable, vis-à-vis des tiers, de la réparation des dommages provenant du défaut de solidité ou d'entretien du barrage.

Art. 9. — Tous les frais de premier établissement, de modification et d'entretien sont à la charge du permissionnaire.

Sont également à sa charge les frais des changements qu'il peut être autorisé par le Ministre des travaux publics à apporter aux ouvrages du port, canons d'amarrage, etc.

Art. 10. — Pour mémoire.

Art. 11. — Le permissionnaire a à sa charge, sauf recours contre qui de droit, toutes les indemnités qui pourraient être dues à des tiers par suite de l'exécution, de l'entretien ou du fonctionnement de l'ouvrage autorisé.

Art. 12. — Pour mémoire.

Art. 13. — Pour mémoire.

Art. 14. — Le permissionnaire devra avoir mis en service le barrage isolateur dans un délai d'un mois.

Digitized by Google

Art. 15. — Les travaux de premier établissement, de modification et d'entretien seront exécutés sous le contrôle et la surveillance des ingénieurs du port.

Après l'achèvement du travail de premier établissement, l'ouvrage fera l'objet d'un procès-verbal de récolement dressé par les ingénieurs sur la demande du permissionnaire, et le préfet, sur le vu de ce procès-verbal, en autorisera, s'il y a lieu, la mise en service.

Art. 16. — Lorsque le barrage dont l'établissement est prévu par l'article 8 ne sera plus suffisant pour les besoins du commerce, la chambre sera tenue de mettre en service des engins supplémentaires de même nature dans la mesure reconnue nécessaire à la bonne exploitation du port par les Ministres des travaux publics et du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes, d'accord avec la chambre de commerce ou, à défaut de cet accord, par un décret rendu en conseil d'État, après enquête, sur le rapport des Ministres des travaux publics et du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes.

TITRE III.

ADMINISTRATION.

Art. 17. — L'autorisation ne confère au permissionnaire aucun droit d'intervention dans le placement à quai des navires devant faire usage du barrage isolateur, dans leurs déplacements et leurs mouvements, ni dans la police des bassins affectés aux déchargements spéciaux des marchandises dangereuses.

Art. 18. — Le barrage isolateur est mis à la disposition des navires suivant l'ordre des demandes.

Les demandes sont inscrites, à cet effet, dans l'ordre et à la date de la production, sur des registres à souche tenus par les soins du permissionnaire.

Ces registres sont communiqués, sans déplacement, à toutes les personnes intéressées à en prendre connaissance.

Si un navire inscrit ne se présente pas à son rang, il prend le premier tour dont il est en mesure de profiter.

Art. 19. — Le permissionnaire est tenu de tenir constamment le barrage isolateur à la disposition du public et de faire toutes les manœuvres nécessaires pour installer celui-ci dans le délai le plus court possible autour des navires en ayant fait la demande, et cela dès qu'ils sont amarrés à quai. Il devra de même faire le nécessaire pour enlever le barrage et ne pas gêner l'évolution de sortie des navires dès qu'il aura été avisé de l'heure de leur départ, et cela quelle que soit l'heure d'arrivée ou de départ, de jour ou de nuit, pourvu qu'il ait été requis six heures au moins à l'avance.

Digitized by Google

Art. 20. — Pour mémoire.

Art. 21. — Pour mémoire.

Art. 22. — Dans le cas où les agents du service du port ou le permissionnaire lui-même jugeraient qu'une avarie survenue dans le barrage au cours d'un déchargement rend momentanément sa protection inefficace, ou si cet engin doit être déplacé par ordre des ingénieurs ou des officiers de port, les locataires doivent immédiatement suspendre les opérations jusqu'à ce que tout soit remis en bon ordre, sans avoir droit à aucune indemnité, même si l'interruption de travail est occasionnée par un défaut de l'engin mis à leur disposition.

Mais, dans ce dernier cas, ils ne payent que pour le temps pendant lequel ils ont pu faire usage du barrage.

Art. 23. — Pour mémoire.

Art. 24. — Pour mémoire.

Art. 25. — Le permissionnaire est soumis aux règlements du port.

Il doit se conformer aux arrêtés que prend le préfet, le permissionnaire entendu, pour réglementer, dans l'intérêt de la sécurité publique, du bon ordre dans l'exploitation du port et du bon emploi des ouvrages de l'État, le stationnement et les déplacements du barrage, qu'il soit ou non en service.

Il est tenu de déplacer momentanément son engin, en service ou non, toutes les fois qu'il en est requis soit par les officiers de port, pour les besoins de l'exploitation du port, soit par les ingénieurs du port pour les réparations à exécuter aux ouvrages de l'État.

Ces déplacements sont ordonnés verbalement aux agents du permissionnaire qui doivent obtempérer immédiatement aux injonctions des officiers de port et des ingénieurs ; faute de quoi, lesdits agents sont personnellement passibles de procès-verbaux de contravention à la police de la grande voirie, et il est procédé d'office à l'exécution des ordres des officiers de port et des ingénieurs, aux frais des contrevenants, sauf recours contre le permissionnaire civil responsable.

Art. 26. — Les mesures de détail relatives à l'application du présent cahier des charges, en ce qui concerne notamment les obligations respectives du permissionnaire et des personnes qui font usage de son engin, ainsi que les mesures de détail relatives à l'application des tarifs, sont arrêtées par le préfet, le permissionnaire entendu.

Art. 27. — Pour mémoire.

Art. 28. — Le permissionnaire peut, avec le consentement du Ministre des travaux publics, confier à des entrepreneurs agréés par lui l'exploitation du barrage isolateur et la perception des taxes fixées par le tarif ; mais, dans ce cas, il demeure personnellement responsable, tant envers l'administration qu'envers les tiers, de l'accomplissement de toutes les obligations que lui impose le présent cahier des charges.

Art. 29. — L'administration de l'outillage ci-dessus défini est faite sous le contrôle et la surveillance des ingénieurs.

Digitized by Google

TITRE IV.

TARIFS.

Art. 30. — Pour indemniser le permissionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira toutes les obligations, le Gouvernement lui accorde le droit de percevoir, pendant toute la durée de l'autorisation, pour l'usage du barrage isolateur, des taxes dont le montant est déterminé par des tarifs établis conformément aux dispositions ci-après :

Art. 31. — Les taxes maxima qui peuvent être perçues à partir de la mise en service du barrage sont les suivantes :

1° La taxe d'usage par journée de location de vingt-quatre heures, de midi à midi, sera de 6 francs par navire protégé par le barrage, quelle que soit la longueur des tronçons employés à la défense du navire ;

2° Le minimum de perception de la taxe d'usage sera :

Pour les navires dont le chargement effectif en marchandises dangereuses sera inférieur ou égal à 100 tonnes, 15 francs ;

Pour chaque tonne supplémentaire au-dessus de 100 tonnes et jusqu'à 1.000 tonnes, 10 centimes ;

Pour un navire dont le chargement effectif en matières dangereuses sera supérieur à 1.000 tonnes, 105 francs.

Art. 32. — Les taxes pour l'usage du barrage seront dues par celui qui a fait la demande prévue à l'article 18 ci-dessus.

La journée pendant laquelle le barrage aura été mis en place comptera pour une unité, quelle que soit l'heure à laquelle ait été terminée l'opération, et cette journée de début prendra fin à l'heure de midi qui suivra immédiatement la fin de la mise en place.

La journée commencée au moment où le barrage commencera à être déplacé comptera également pour une unité complète.

En cas d'interruption de la jouissance du barrage, le temps à déduire de la durée de la location sera compté par demi-journée de 12 heures, chaque demi-journée commencée comptant pour une unité.

Il sera versé, à titre d'arrhes, lors de la demande de location, la moitié du minimum de perception fixé à l'article précédent.

Art. 33. — Le permissionnaire a à sa charge les manœuvres de mise en place et d'enlèvement du barrage au commencement et à la fin de la location, ainsi que celles qui seraient commandées par les ingénieurs ou officiers de port. Il devra fournir tous les appareils nécessaires à ces manœuvres.

Les déplacements qui pourraient être demandés par le locataire pendant la durée de déchargement du navire sont seuls à la charge du locataire.

Art. 34. — Pour mémoire.

Digitized by Google

Art. 35. — Pour mémoire.

Art. 36. — Pour mémoire.

Art. 37. — Pour mémoire.

Art. 38. — La perception doit être faite d'une manière égale pour tous, sans aucune faveur. Toute convention contraire à cette clause est nulle de plein droit.

Art. 39. — Le permissionnaire peut, s'il le juge convenable, abaisser les taxes au-dessous des limites déterminées par les tarifs maxima.

Les taxes ainsi abaissées ne peuvent être relevées qu'après un délai de trois mois.

Toute modification des tarifs est portée à la connaissance du public par des affiches placardées au moins quinze jours avant l'époque fixée pour la mise à exécution.

La perception des tarifs modifiés ne peut avoir lieu qu'avec l'homologation du Ministre des travaux publics.

Art. 40. — Les tarifs en vigueur à toute époque sont portés à la connaissance du public au moyen d'affiches apposées d'une manière très apparente et aux endroits qui sont indiqués par le capitaine de port.

Le permissionnaire est responsable de la conservation de ces affiches et les remplace toutes les fois qu'il y a lieu.

L'état des perceptions est constaté par un registre à souche, avec indication détaillée, sur la souche comme sur le reçu détaché, de toutes les perceptions opérées.

Ce registre doit être représenté à toute réquisition aux ingénieurs du port, qui en contrôlent la tenue.

TITRE V.

REVISION DES TARIFS ET AFFECTATION DES RECETTES.

Art. 41. — L'ensemble des comptes et budgets spéciaux mentionnés à l'article 2 du décret auquel est annexé le présent cahier des charges ne doit être, pour la chambre de commerce, l'objet d'aucun bénéfice et d'aucune perte.

Art. 42. — Afin d'assurer et de maintenir la compensation entre les recettes et les dépenses, les tarifs maxima spécifiés à l'article 31 peuvent être revisés soit d'office, soit sur la demande du permissionnaire.

Cette revision peut être appliquée à tout tarif maximum qui a été en vigueur pendant cinq années consécutives au moins.

Toutefois, et par exception, il suffit d'une année entière durant la première période quinquennale à partir du décret d'autorisation.

Toute revision consistant en un abaissement de tarifs maxima accepté par le permissionnaire est approuvée par le Ministre des travaux publics, après avis du Ministre du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes.

Digitized by Google

Toute revision comportant des abaissements qui ne seraient pas consentis par le permissionnaire est ordonnée par décret délibéré en conseil d'État.

Toute revision comportant des relèvements est effectuée en la forme suivie pour la présente autorisation.

La revision des tarifs maxima entraîne de plein droit l'annulation des taxes abaissées qui auraient été mises en vigueur en vertu de l'article 39.

Les taxes inférieures aux nouveaux maxima, qui auraient été antérieurement établies, ne continuent en conséquence à être perçues que si elles ont été de nouveau l'objet de propositions du permissionnaire et de l'homologation ministérielle.

Art. 43. — Le produit des taxes est exclusivement employé par ordre de priorité :

1° A solder les dépenses relatives à l'administration et à l'entretien du barrage et du matériel de manœuvre ;

2° A solder les dépenses relatives au remplacement, après usure, du barrage et du matériel de manœuvre ;

3° A concourir à l'amortissement du capital de premier établissement ;

4° A constituer un fonds de réserve suffisant pour mettre le permissionnaire en mesure de satisfaire à ses obligations, de supporter les responsabilités qui lui incombent et de perfectionner l'outillage.

Jusqu'à l'amortissement complet du capital de premier établissement, le permissionnaire ne peut, sans l'autorisation des Ministres des travaux publics et du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes, prélever annuellement sur le produit des taxes une somme supérieure à 200 francs pour la constitution du fonds de réserve.

Ce fonds de réserve cesse de s'accroître lorsqu'il a atteint un chiffre maximum fixé par les Ministres des travaux publics et du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes. La totalité des recettes disponibles après le prélèvement des sommes nécessaires pour payer les dépenses prévues aux §§ 1 et 2 est alors affectée à l'amortissement du capital engagé.

Lorsque le capital de premier établissement sera complètement amorti, si le fonds de réserve présente une importance suffisante, il devra être procédé à la revision des tarifs, conformément aux dispositions de l'article précédent.

Le permissionnaire ne peut employer le fonds de réserve qu'aux besoins des entreprises figurant aux comptes et budgets spéciaux mentionnés à l'article 41. Il doit, pour en disposer, obtenir, dans chaque cas, l'assentiment préalable des Ministres des travaux publics et du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes, excepté dans le cas où le fonds de réserve serait employé à solder des indemnités au payement desquelles le permissionnaire aurait été condamné par justice en raison de faits relatifs à son administration.

Digitized by Google

Art. 44. — Afin d'assurer l'exécution des prescriptions des articles 41, 42 et 43 ci-dessus et de l'article 2 du décret d'autorisation, la chambre de commerce doit communiquer aux ingénieurs du port, dans les six premiers mois de chaque année, le projet du budget spécial de l'année suivante et le compte spécial des recettes et dépenses d'établissement et d'exploitation de l'année précédente.

Art. 45. — En cas de retrait de l'autorisation ou de suppression d'ouvrages ordonnée en exécution de l'article 51 ci-après, il sera pourvu, par décret délibéré en conseil d'Etat, aux moyens de faire face aux charges des emprunts qui auraient pu être contractés par le permissionnaire.

Art. 46. — Pour mémoire.

TITRE VI.

DURÉE ET RETRAIT DE L'AUTORISATION, SUPPRESSION TOTALE OU PARTIELLE DES INSTALLATIONS.

Art. 47. — La durée de l'autorisation est fixée à vingt ans à partir de la date du décret auquel le présent cahier des charges est annexé.

Art. 48. — Faute par le permissionnaire de remplir les obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, il encourra le retrait de l'autorisation.

Le retrait sera prononcé, s'il y a lieu, après mise en demeure, par décret rendu en conseil d'État sur le rapport du Ministre des travaux publics, le permissionnaire entendu.

Art. 49. — Par le seul fait de la notification du décret prononçant le retrait de l'autorisation, ou à l'expiration de la vingtième année et par le seul fait de cette expiration, l'État se trouvera subrogé à tous les droits du permissionnaire. Il entrera immédiatement en possession du barrage isolateur et de tous ses accessoires. Le permissionnaire sera tenu de lui remettre ces ouvrages en bon état d'entretien.

En ce qui concerne les ustensiles et objets mobiliers qui seraient nécessaires au fonctionnement du barrage, l'État sera tenu, si le permissionnaire le requiert, de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts, et réciproquement, si l'État le requiert, le permissionnaire sera tenu de les céder de la même manière.

Les dispositions qui précèdent ne sont applicables qu'au cas où le Gouvernement déciderait que les appareils doivent être maintenus en totalité ou en partie.

Dans le cas, au contraire, où le Gouvernement déciderait que les appareils doivent être supprimés en tout ou en partie, ces appareils seront enlevés, et les lieux seront remis dans l'état primitif aux frais du permissionnaire, sans qu'il puisse prétendre à aucune indemnité.

Art. 50. — Dans le cas d'interruption partielle ou totale des services

Digitized by Google

confiés au permissionnaire, le Ministre des travaux publics prendra immédiatement, aux frais et risques du permissionnaire, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service jusqu'à ce qu'il ait été statué sur le retrait de l'autorisation ou jusqu'à ce que le permissionnaire se soit remis en mesure de continuer ses opérations.

Art. 51. — Dans le cas où à une époque quelconque il serait reconnu nécessaire, dans l'intérêt public, de supprimer, soit momentanément, soit définitivement une partie ou la totalité de ses installations, le permissionnaire devra, à la première réquisition de l'administration supérieure, faire disparaître complètement les ouvrages.

Faute par lui de se conformer à cette obligation dans un délai d'un mois à dater de la réquisition, il sera procédé d'office et à ses frais à l'exécution des travaux nécessaires.

Cette suppression ne donnera lieu à aucune indemnité. Elle ne pourra être prononcée que dans les formes suivies pour la présente autorisation, à moins qu'elle ne résulte d'un projet d'amélioration du port, déclaré d'utilité publique par un décret ou par une loi.

Art. 52. — Pour mémoire.

TITRE VII.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 53. — La chambre de commerce aura un bureau situé à proximité des quais; elle fera, si elle est requise, choix d'un agent qui logera dans le bâtiment affecté audit bureau et aura qualité pour recevoir en son nom toutes les notifications administratives.

Art. 54. — Pour mémoire.

Art. 55. — Pour mémoire.

Redevance.

Art. 56. — Le permissionnaire payera à l'État, pour l'occupation des terrains du domaine public réalisé par le stationnement des appareils et leurs dépendances, une redevance annuelle de 1 franc, qui sera versée d'avance, au 1er janvier de chaque année, entre les mains du receveur des domaines, à Dieppe.

Cette redevance sera exigible à partir du 1er janvier qui suivra la date du décret d'autorisation.

Elle pourra être revisée tous les cinq ans.

. . . . . .

Digitized by Google

(N° 162)

[1er mai 1897]

Décret autorisant la chambre de commerce de Rennes à établir et à administrer des grues au port de Redon.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — La chambre de commerce de Rennes est autorisée à établir et à administrer, au port de Redon, aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au présent décret, des grues pour le chargement et le déchargement des navires.

Art. 2. — Les comptes et budgets relatifs à l'établissement et à l'administration de cet outillage formeront des comptes et des budgets spéciaux.

Ces comptes et ces budgets comprendront, en outre, toutes les recettes et dépenses faites par la chambre de commerce à l'occasion des services publics entretenus ou subventionnés par elle avec l'approbation de l'autorité compétente, dans l'intérêt de l'exploitation du port.

Ils seront définitivement approuvés par les Ministres du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes, conformément à l'article 17 du décret du 3 septembre 1851, portant règlement d'administration publique sur l'organisation des chambres de commerce, après avis du Ministre des travaux publics.

Digitized by Google

PORT DE REDON.

Installation de grues flottantes par la chambre de commerce de Rennes.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I.

OBJET DE L'AUTORISATION.

Art. 1er. — La chambre de commerce de Rennes est autorisée à établir et à administrer dans le port de Redon, aux conditions déterminées par le présent cahier des charges, une grue flottante pour le chargement et le déchargement des navires.

Art. 2. — L'autorisation ne constitue aucun privilége en faveur du permissionnaire.

L'usage des appareils est toujours facultatif pour le public, et il est subordonné aux nécessités du service général du port, dont l'administration est seule juge.

L'administration se réserve le droit d'établir et d'autoriser toute autre personne à employer ou à mettre à la disposition du public tels appareils ou engins qu'elle jugera convenable, sans que le permissionnaire puisse élever aucune réclamation.

TITRE II.

EXÉCUTION DES TRAVAUX ET ENTRETIEN.

Art. 3. — La grue flottante sera établie sur ponton dans le bassin à flot. Son emplacement variera suivant les besoins d'exploitation du port, mais elle n'occupera aucune place de mouillage privilégiée.

Art. 4. — Le permissionnaire est tenu de soumettre au Ministre des travaux publics les projets d'exécution ou de modification de tous les ouvrages ou engins à installer.

Ces projets doivent comprendre tous les plans et dessins et les mémoires explicatifs nécessaires pour bien spécifier les constructions à faire.

Le Ministre des travaux publics a le droit de prescrire les modifica-

Digitized by Google

tions qu'il juge nécessaires pour assurer la liberté et la sécurité des quais, ainsi que la conservation des ouvrages du port.

Art. 5. — Le permissionnaire doit exécuter les travaux conformément aux projets qu'il a présentés et avec les modifications prescrites par le Ministre des travaux publics.

Tous les ouvrages doivent être exécutés en matériaux de bonne qualité, mis en œuvre suivant les règles de l'art.

Art. 6. — Les ouvrages établis par le permissionnaire doivent être constamment entretenus en bon état par ses soins, de façon à toujours convenir parfaitement à l'usage auquel ils sont destinés.

Si l'entretien est négligé sur quelques points par le permissionnaire, il y sera pourvu d'office à la diligence des ingénieurs du port, à la suite d'une mise en demeure adressée par le préfet et restée sans effet. Le montant des avances faites par le service du port sera remboursé par le permissionnaire au moyen de rôles rendus exécutoires par le préfet.

Art. 7. — Le permissionnaire est responsable, vis-à-vis des tiers, de la réparation des dommages provenant du défaut de solidité ou d'entretien des constructions et engins.

Art. 8. — Tous les frais de premier établissement, de modification et entretien sont à la charge du permissionnaire.

Sont également à sa charge les frais des changements qu'il peut être autorisé par le Ministre des travaux publics à apporter aux ouvrages du port, aux becs de gaz, canons d'amarrage, etc.

Art. 9. — Le permissionnaire a à sa charge, sauf son recours contre qui de droit, toutes les indemnités qui pourraient être dues à des tiers par suite de l'exécution, de l'entretien ou du fonctionnement des ouvrages autorisés.

Art. 10. — Le permissionnaire n'est admis à réclamer aucune indemnité, en raison du trouble et des interruptions de service qui résulteraient pour ses engins, soit de mesures temporaires d'ordre et de police prises par le service du port, soit de travaux exécutés sur le domaine public tant par l'administration que par les particuliers régulièrement autorisés, ni en raison d'une cause quelconque résultant du libre usage de la voie publique.

Art. 11. — Le permissionnaire devra avoir terminé dans le délai de six mois les travaux de premier établissement de la grue flottante.

Art. 12. — Les travaux de premier établissement, de modification et d'entretien sont exécutés sous le contrôle et la surveillance des ingénieurs du port.

Quand les travaux de premier établissement seront terminés, l'appareil fera l'objet d'un procès-verbal de récolement dressé par les ingénieurs, sur la demande du permissionnaire, et le préfet, sur le vu de ce procès-verbal, en autorisera, s'il y a lieu, la mise en service.

Art. 13. — Lorsque le nombre des engins ne sera plus suffisant pour les besoins du commerce, la chambre de commerce sera tenue de les augmenter par l'établissement et la mise en service d'engins supplé-

Digitized by Google

mentaires de même nature dans la mesure reconnue nécessaire à la bonne exploitation du port par les Ministres des travaux publics, et du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes, d'accord avec la chambre de commerce ou, à défaut de cet accord, par un décret rendu en conseil d'État, après enquête, sur le rapport des Ministres des travaux publics et du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes.

TITRE III.

ADMINISTRATION.

Art. 14. — L'autorisation ne confère au permissionnaire aucun droit d'intervention dans le placement des navires dans le port de Redon, dans le déplacement de ces navires, dans la police de grande voirie, dans celle de la circulation ou l'usage des quais.

Art. 15. — Les engins de chargement et de déchargement sont mis à la disposition des navires suivant l'ordre des demandes.

Les demandes sont inscrites, à cet effet, dans l'ordre et à la date de la production, sur des registres à souche, tenus par les soins du permissionnaire.

Ces registres sont communiqués, sans déplacement, à toutes les personnes intéressées à en prendre connaissance.

Si un navire inscrit ne se présente pas à son rang, il prend le premier tour dont il est en mesure de profiter.

Les batiments appartenant à l'État ou employés au service de l'État ont la priorité sur tous les autres pour l'usage des engins. Ils ne sont pas astreints aux inscriptions prévues ci-dessus. En cas d'urgence, et sur la réquisition du capitaine du port, les engins employés par d'autres navires peuvent être enlevés à ces navires pour être affectés immédiatement aux opérations des bâtiments appartenant à l'État ou employés au service de l'État.

Dans les intervalles de fonctionnement comme engins de levage, les grues flottantes pourront être employées comme engins de dragage pour le service du port.

Art. 16. — Le permissionnaire est tenu de donner ses appareils en location au public, à l'heure ou à la journée, avec la force motrice et les mécaniciens nécessaires pour faire fonctionner les appareils à vapeur, non seulement pendant les jours et heures réglementaires du travail de la douane, mais encore, en dehors de ces périodes, de jour et de nuit, quand ce travail aura été autorisé par la douane, sur la demande de la personne qui devra faire usage des appareils.

Art. 17. — Ceux qui font usage des engins du permissionnaire doivent employer pour le déchargement, l'embarquement des marchandises, ainsi que pour leur arrimage à fond de cale ou sur les wagons, et, en

Digitized by Google

général, pour la manutention des marchandises, un nombre d'hommes suffisant pour accélérer le travail et ne pas laisser chômer l'engin ; faute de quoi il peut être immédiatement mis à la disposition du premier des inscrits suivants qui est en situation de l'utiliser.

Les grues ne peuvent être employées à soulever un poids supérieur à leur force. Toute avarie occasionnée par l'emploi de poids supérieurs reste à la charge des personnes qui ont fait usage des grues.

Ceux qui veulent travailler en dehors des jours et des heures réglementaires du travail de la douane doivent en faire la déclaration écrite au moins six heures avant le commencement du travail supplémentaire en produisant, s'il y a lieu, l'autorisation de la douane.

Art. 18. — Les engins donnés en location ne peuvent travailler que sous la surveillance d'un agent du permissionnaire, dont le salaire est compris dans la taxe de location.

Art. 19. — Si l'agent chargé de la surveillance trouve qu'il y a danger ou inconvénient à continuer le travail au moyen des engins du permissionnaire, ou si ces engins doivent être déplacés par ordre des ingénieurs ou des officiers de port, les locataires doivent immédiatement suspendre les opérations jusqu'à ce que tout soit remis en bon ordre sans avoir droit à une indemnité, même si l'interruption de travail est occasionnée par un défaut des engins mis à leur disposition.

Mais, dans ce dernier cas, ils ne payent que le temps pendant lequel ils ont pu faire usage de ces engins.

Art. 20. — Le permissionnaire est soumis aux règlements du port.

Il doit se conformer aux arrêtés que prend le préfet, le permissionnaire entendu, pour réglementer, dans l'intérêt de la sécurité publique, du bon ordre dans l'exploitation du port et du bon emploi des ouvrages de l'État, le stationnement, les mouvements et le fonctionnement des engins établis sur le domaine public.

Il est tenu de déplacer momentanément ses engins loués ou non, toutes les fois qu'il en est requis, soit par les officiers du port, pour les besoins de l'exploitation du port, soit par l'ingénieur du port, pour les réparations à exécuter aux ouvrages de l'État.

Ces déplacements sont ordonnés verbalement aux agents du permissionnaire, qui doivent obtempérer immédiatement aux injonctions des officiers de port et des ingénieurs ; faute de quoi, lesdits agents sont personnellement passibles de procès-verbaux de contravention à la police de la grande voirie et il est procédé d'office à l'exécution des ordres des officiers de port et des ingénieurs, aux frais des contrevenants, sauf recours contre le permissionnaire civilement responsable.

Art. 21. — Les mesures de détail relatives à l'application du présent cahier des charges, en ce qui concerne notamment les obligations respectives du permissionnaire et des personnes qui font usage de ses appareils, ainsi que les mesures de détail relatives à l'application des tarifs, sont arrêtées par le préfet, le permissionnaire entendu.

Art. 22. — Les agents et gardiens que le permissionnaire emploie pour

Digitized by Google

la surveillance et la garde des ouvrages autorisés peuvent être commissionnés par le préfet et assermentés devant le tribunal de première instance.

Ils sont, dans ce cas, assimilés aux gardes des particuliers.

Ils ont des signes distinctifs de leurs fonctions.

Art. 23. — Le permissionnaire peut, avec le consentement du Ministre des travaux publics, confier à des entrepreneurs agréés par lui l'exploitation de tout ou partie de ses appareils et la perception des taxes fixées par le tarif; mais, dans ce cas, il demeure personnellement responsable, tant envers l'administration qu'envers les tiers, de l'accomplissement de toutes les obligations que lui impose le présent cahier des charges.

Art. 24. — L'exploitation des appareils ou engins autorisés est faite sous le contrôle et la surveillance des ingénieurs du port.

TITRE IV.

TARIFS.

Art. 25. — Pour indemniser le permissionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira toutes les obligations, le Gouvernement lui accorde le droit de percevoir, pendant toute la durée de l'autorisation, pour l'usage de ses appareils, des taxes dont le montant est déterminé par des tarifs établis conformément aux dispositions ci-après.

Art. 26. — Les taxes maxima qui peuvent être perçues à partir de la mise en service des appareils, sont les suivantes :

Location à raison du travail fait :

Colis d'un poids inférieur ou égal à 1.000 kilogrammes, 25 centimes ;

Colis d'un poids de 1.000 à 4.000 kilogrammes, 50 centimes par 1.000 kilogrammes.

Ces taxes pour le travail fait se superposent avec les suivantes, ainsi qu'il suit :

Il est perçu en sus, et pour chaque location, les frais suivants :

Allumage, 6 francs ;

Heures de chauffe :

Pour la journée (*), 7 francs ;

Pour la demi-journée, 5 francs ;

Par heure, 1 franc.

(*) La durée de la journée normale est fixée : l'été (du 1er avril au 30 septembre), de sept heures du matin à six heures du soir ; l'hiver (du 1er octobre au 31 mars), de sept heures du matin à cinq heures du soir, avec interruption de midi à une heure.

Digitized by Google

Si la location a lieu pour plusieurs jours, la taxe d'allumage sera due autant de fois qu'il y aura de journées pleines ou commencées.

Les jours non ouvrables, les locations donneront lieu au payement d'un supplément fixe de 5 francs.

Les taxes seront augmentées de 50 0/0 pour location pendant la nuit.

Art. 27. — Les taxes pour l'usage des engins sont dues par celui qui a fait la demande prévue à l'article 15 ci-dessus.

Lorsque les appareils sont donnés en location à l'heure ou à la demi-journée, toute demi-journée commencée est due ; néanmoins, l'engin est retiré par les agents du permissionnaire, dès que le travail est terminé.

Le prix de la première heure ou de la première demi-journée est payé d'avance à titre d'arrhes, lors de la demande d'un engin.

Art. 28. — Le permissionnaire a à sa charge la fourniture de l'engin et de ses accessoires, le graissage et les frais accessoires relatifs à son fonctionnement, plus, pour les appareils à vapeur, la fourniture de la force motrice nécessaire pour les actionner et les frais de conduite, et enfin, dans le cas des engins roulants ou flottants, les frais de la première approche et du départ définitif de l'engin.

Tous les autres frais de manœuvre, les déplacements de l'engin effectués au cours des opérations sur la demande du locataire ou sur l'ordre des officiers de port ou des ingénieurs, l'accrochage, le décrochage, l'approche et la manutention des colis, ainsi que la fourniture des chaînes et cordages pour saisir les colis, sont à la charge du locataire.

Art. 29. — Les taxes ne comprennent aucune assurance contre les incendies ou contre les avaries et aucune garantie contre le vol.

Les risques de perte, d'incendie ou d'avarie, lorsque ces accidents ne seront pas causés par les agents du permissionnaire, restent à la charge des intéressés, sous réserve de l'application de l'article 7 du présent cahier des charges.

Art. 30. — La perception doit être faite d'une manière égale pour tous, sans aucune faveur. Toute convention contraire à cette clause est nulle de plein droit.

Toutefois cette clause ne s'applique pas aux traités qui pourraient intervenir entre le permissionnaire et l'État, dans l'intérêt des services publics de l'État.

Il peut, en outre, être établi des abonnements à prix réduits, en faveur des lignes régulières de navigation jouissant d'une place à quai spéciale en vertu d'arrêtés préfectoraux intervenus ou à intervenir. Le tarif de ces abonnements doit être soumis à l'homologation du Ministre des travaux publics. Toute réduction de taxe ou tout avantage consenti par abonnement en faveur d'une ligne régulière doit être accordé de droit à toute autre ligne régulière qui se soumet aux mêmes conditions.

Art. 31. — Le permissionnaire peut, s'il le juge convenable, abaisser les taxes au-dessous des limites déterminées par les tarifs maxima.

Digitized by Google

Les taxes ainsi abaissées ne peuvent être relevées qu'après un délai de trois mois.

Toute modification des tarifs est portée à la connaissance du public par des affiches placardées au moins quinze jours avant l'époque fixée pour la mise à exécution.

La perception des tarifs modifiés ne peut avoir lieu qu'avec l'homologation du Ministre des travaux publics.

Art. 32. — Les tarifs en vigueur à toute époque sont portés à la connaissance du public au moyen d'affiches apposées d'une manière très apparente, le plus près possible des appareils et aux endroits qui sont indiqués par l'ingénieur.

Le permissionnaire est responsable de la conservation de ces affiches et les remplace toutes les fois qu'il y a lieu.

L'état des perceptions est constaté par un registre à souche, avec indication détaillée, sur la souche comme sur le reçu détaché, de toutes les perceptions opérées.

Ce registre doit être représenté, à toute réquisition, aux ingénieurs de la navigation, qui en contrôlent la tenue.

TITRE V.

REVISION DES TARIFS ET AFFECTATION DES RECETTES.

Art. 33. — L'ensemble des comptes et budgets spéciaux mentionnés à l'article 2 du décret, auquel est annexé le présent cahier des charges, ne doit être, pour la chambre de commerce, l'objet d'aucun bénéfice ni d'aucune perte.

Art. 34. — Afin d'assurer et de maintenir la compensation entre les recettes et les dépenses, les tarifs maxima spécifiés à l'article 26 peuvent être revisés soit d'office, soit sur la demande du permissionnaire.

Cette revision peut être appliquée à tout tarif maximum qui a été en vigueur pendant cinq années consécutives au moins.

Toutefois, et par exception, il suffit d'une année entière, durant la première période quinquennale à partir du décret d'autorisation.

Toute revision consistant en abaissement de tarifs maxima acceptés par le permissionnaire est approuvée par le Ministre des travaux publics, après avis du Ministre du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes.

Toute revision comportant des abaissements qui ne seraient pas consentis par le permissionnaire est ordonnée par décret délibéré en conseil d'État.

Toute revision comportant des relèvements est effectuée en la forme suivie pour la présente autorisation.

La revision des tarifs maxima entraine de plein droit l'annulation des

Digitized by Google

taxes abaissées qui auraient été mises en vigueur en vertu de l'article 31.

Les taxes inférieures aux nouveaux maxima, qui auraient été antérieurement établies, ne continuent en conséquence à être perçues que si elles ont été de nouveau l'objet de propositions du permissionnaire et de l'homologation ministérielle.

Art. 35. — Le produit des taxes est exclusivement employé, par ordre de priorité :

1° A solder les dépenses relatives à l'administration et à l'entretien des ouvrages fixes et du matériel ;

2° A solder les dépenses relatives au remplacement, après usure, des ouvrages fixes et du matériel ;

3° A concourir à l'amortissement du capital de premier établissement ;

4° A constituer un fonds de réserve suffisant pour mettre le permissionnaire en mesure de satisfaire à ses obligations, de supporter les responsabilités qui lui incombent et de perfectionner l'outillage.

Jusqu'à l'amortissement complet du capital de premier établissement, le permissionnaire ne peut, sans l'autorisation des Ministres des travaux publics et du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes, prélever annuellement sur le produit des taxes une somme supérieure à 1.000 francs pour la constitution du fonds de réserve.

Ce fonds de réserve cesse de s'accroître lorsqu'il a atteint un chiffre maximum fixé par les Ministres des travaux publics et du commerce, de l'industrie, des postes et télégraphes. La totalité des recettes disponibles après le prélèvement des sommes nécessaires pour payer les dépenses prévues aux §§ 1 et 2 est alors affectée à l'amortissement du capital engagé.

Lorsque le capital de premier établissement sera complètement amorti, si le fonds de réserve présente une importance suffisante, il devra être procédé à la revision des tarifs conformément aux dispositions de l'article précédent.

Le permissionnaire ne peut employer le fonds de réserve qu'aux besoins des entreprises figurant aux comptes et budgets spéciaux mentionnés à l'article 33. Il doit, pour en disposer, obtenir, dans chaque cas, l'assentiment préalable des Ministres des travaux publics et du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes, excepté dans le cas où le fonds de réserve serait employé à solder les indemnités au payement desquelles le permissionnaire aurait été condamné par justice à raison de faits relatifs à son administration.

Art. 36. — Afin d'assurer l'exécution des prescriptions des articles 33, 34 et 35 ci-dessus, et de l'article 2 du décret d'autorisation, la chambre de commerce doit communiquer aux ingénieurs du port, dans les six premiers mois de chaque année, le projet du budget spécial de l'année suivante et le compte spécial des recettes et des dépenses d'établissement et d'exploitation de l'année précédente.

Digitized by Google

Art. 37. — En cas de retrait de l'autorisation ou de suppression d'ouvrages ordonnée en exécution de l'article 43 ci-après, il sera pourvu par décret délibéré en conseil d'État, aux moyens de faire face aux charges des emprunts qui auraient pu être contractés par le permissionnaire.

Art. 38. — En dehors des tarifs fixés au titre IV, le Ministre des travaux publics, sur la proposition du permissionnaire, arrête annuellement les taxes relatives aux services accessoires, non prévus au présent cahier des charges, dont le permissionnaire viendrait à se charger dans l'intérêt de la bonne exploitation du port.

TITRE VI.

DURÉE ET RETRAIT DE L'AUTORISATION, SUPPRESSION TOTALE OU PARTIELLE DES INSTALLATIONS.

Art. 39. — La durée de l'autorisation est fixée à cinquante ans à partir de la date du décret auquel le présent cahier des charges es annexé.

Art. 40. — Faute par le permissionnaire de remplir les obligations qu lui sont imposées par le présent cahier des charges, il encourra le retrait de l'autorisation.

Le retrait sera prononcé, s'il y a lieu, après mise en demeure, par décret rendu en conseil d'État, sur le rapport du Ministre des travaux publics, le permissionnaire entendu.

Art. 41. — Par le seul fait de la notification du décret prononçant le retrait de l'autorisation, ou à l'expiration de la cinquantième année et par le seul fait de cette expiration, l'État se trouvera subrogé à tous les droits du permissionnaire. Il entrera immédiatement en possession de tous les appareils et de leurs accessoires, ainsi que tous les ouvrages mobiliers et immobiliers établis sur le domaine public ou sur le domaine de l'État et de toutes les dépendances immobilières. Le permissionnaire sera tenu de lui remettre ces ouvrages en bon état d'entretien.

En ce qui concerne les ustensiles et objets mobiliers qui seraient nécessaires au fonctionnement des appareils, l'État sera tenu, si le permissionnaire le requiert, de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts : et réciproquement, si l'État le requiert, le permissionnaire sera tenu de les céder de la même manière.

Les dispositions qui précèdent ne sont applicables qu'au cas où le Gouvernement déciderait que les engins doivent être maintenus en totalité ou en partie.

Dans le cas, au contraire, où le Gouvernement déciderait que les engins doivent être supprimés en tout ou en partie, ces engins seront

Digitized by Google

enlevés, et les lieux seront remis dans leur état primitif aux frais du permissionnaire, sans qu'il puisse prétendre à aucune indemnité.

Art. 42. — Dans le cas d'interruption partielle ou totale des services confiés au permissionnaire, le Ministre des travaux publics prendra immédiatement, aux frais et risques du permissionnaire, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service jusqu'à ce qu'il ait été statué sur le retrait de l'autorisation ou jusqu'à ce que le permissionnaire se soit remis en mesure de continuer ses opérations.

Art. 43. — Dans le cas où, à une époque quelconque, il serait reconnu nécessaire, dans l'intérêt public, de supprimer, soit momentanément, soit définitivement, une partie ou la totalité de ses installations, le permissionnaire devra, à la première réquisition de l'administration supérieure, évacuer les lieux et les remettre dans leur état primitif.

Faute par lui de se conformer à cette obligation dans le délai de six mois à dater de la réquisition, il sera procédé d'office et à ses frais à l'exécution des travaux nécessaires.

Cette suppression ne donnera lieu à aucune indemnité. Elle ne pourra être prononcée que dans les formes suivies pour la présente autorisation, à moins qu'elle ne résulte d'un projet d'amélioration du port, déclaré d'utilité publique par un décret ou par une loi.

Art. 44. — Les dispositions de l'article précédent ne s'appliquent pas à la suppression partielle ou au déplacement des égouts, des tuyaux de conduite d'eau et de gaz posés sous le sol du domaine public et, en général, des ouvrages fixes accessoires qui peuvent être démontés et reposés sur un autre emplacement.

Il suffit que le préfet ordonne, sur l'avis de l'ingénieur en chef du service maritime, la suppression et le déplacement de tel groupe déterminé de ces ouvrages, pour que le permissionnaire soit tenu d'exécuter cet ordre à ses frais et sans indemnité, dans les délais prescrits, faute de quoi l'administration procède d'office à l'exécution aux frais du permissionnaire.

Il en est de même pour les déplacements définitifs des engins mobiles, roulants ou flottants, sur le domaine public, qu'il serait reconnu utile par le préfet d'exclure d'un quai ou d'un bassin déterminé.

Digitized by Google

ARRÊTS DE LA COUR DE CASSATION.

(Chambre criminelle.)

(N° 163)

[28 novembre 1896]

I. Cassation. — Pourvoi. — Délai. — II. Voirie. — Autorisation de reconstruire. — Travaux exécutés sans autorisation écrite. — III. Cassation. — Effets de la cassation. — Partie acquittée. — (Sieur Trébouet.)

I. Le délai de trois jours francs pour le pourvoi en cassation ne comprend ni le jour de la prononciation du jugement, ni le dernier des trois jours qui ont suivi cette prononciation.

II. L'avis donné par un maire à un propriétaire de la nécessité de prendre des mesures pour éviter les dangers que présente un mur menaçant ruine ne saurait équivaloir à l'octroi de l'autorisation écrite exigée pour la reconstruction.

III. L'article 409 du Code d'instruction criminelle, d'après lequel le pourvoi ne peut préjudicier à la partie acquittée, est inapplicable en cas de jugement rendu en matière de simple police.

La cour,

Vu la requête du procureur de la République près le tribunal civil de Mayenne ;

Vu le mémoire en défense du sieur Trébouet ;

Sur la première fin de non-recevoir soulevée par le défendeur et tirée de ce que le pourvoi n'aurait pas été formé dans les vingt-quatre heures du jugement attaqué conformément aux prescriptions des articles 177 et 374 du code d'instruction criminelle, ou tout au moins dans les trois jours francs dudit jugement :

Attendu que l'article 177 du code d'instruction criminelle, en autorisant le pourvoi en cassation en matière de police, ne déter-

Digitized by Google

mine pas le délai dans lequel ce pourvoi devra être exercé ; que l'article 374 du même code n'est relatif qu'aux ordonnances d'acquittement rendues, par le président d'une cour d'assises, sur une déclaration du jury portant qu'un accusé n'est pas coupable ; que, si pour ce cas la loi a circonscrit dans un espace de temps très court la faculté de se pourvoir en cassation, c'est par une exception qui ne peut être étendue à un autre cas ; que le délai général pour se pourvoir est fixé par l'article 373 du code d'instruction criminelle ;

Attendu que ce dernier article porte que le condamné a trois jours francs après celui où son arrêt lui a été prononcé pour déclarer au greffe qu'il se pourvoit en cassation ; que cette expression de « jours francs » employée par la loi indique assez que ladite loi n'a voulu comprendre, dans le délai accordé au condamné pour délibérer sur le parti qu'il doit prendre, ni le jour où l'arrêt est prononcé, ni le dernier des trois jours qui ont suivi cette prononciation ; que cette interprétation, favorable au condamné, est d'ailleurs conforme à l'esprit qui a dicté l'article 1 de la loi du 1er frimaire an II, spéciale sur les délais du pourvoi en matière civile ;

Qu'aux termes de ce même article 373 le ministère public a, pour se pourvoir, le même délai que le condamné ;

Que, dans l'espèce, le jugement attaqué a été rendu le 8 mai 1896 ; que le pourvoi a été formé le 12 du même mois ; qu'il l'a donc été dans le délai légal ;

Sur la deuxième fin de non-recevoir, tirée de ce que le pourvoi aurait été formé contre les motifs du jugement, alors que le recours en cassation n'était ouvert que contre son dispositif :

Attendu que ce moyen manque en fait ; que le demandeur s'est pourvu contre le jugement d'une manière générale et que si, dans sa requête, il a relevé spécialement certains motifs comme erronés, il ne l'a fait que pour démontrer l'erreur du dispositif lui-même ;

Sur le moyen unique du pourvoi pris de la violation de l'édit de 1607 et des articles 161 du code d'instruction criminelle et 471, § 5, du code pénal, en ce que le jugement attaqué a relaxé des poursuites un propriétaire qui aurait, sans l'autorisation du maire, fait reconstruire un mur longeant la voie publique ;

Attendu qu'il est de règle qu'aucun travail de reconstruction ou de réparation ne peut être fait à un édifice ou à un mur joignant la voie publique sans autorisation préalable obtenue de l'autorité compétente ;

Digitized by Google

Attendu qu'il résulte des constatations mêmes du jugement que Trébouet a reconstruit une partie de son mur longeant la voie publique sans avoir demandé au maire de la commune l'autorisation qui lui était nécessaire pour l'exécution de ce travail;

Que cependant le tribunal s'est refusé à prononcer contre lui la pénalité qu'il avait encourue, par les motifs que les travaux critiqués avaient été provoqués par une lettre du maire, en date du 28 mars 1895, signalant à Trébouet que son mur menaçait ruine et l'invitant à y aviser, et que Trébouet, ayant répondu qu'il allait y envoyer des ouvriers, le maire ne lui avait fait signifier ni protestation, ni défense ou observation ;

Attendu que l'avis donné à un propriétaire de la nécessité de prendre des mesures pour éviter les dangers que présente un mur menaçant ruine ne saurait équivaloir à l'octroi de l'autorisation exigée par la loi pour sa reconstruction ; que le silence gardé par le maire sur l'annonce vague à lui faite d'un envoi d'ouvriers ne peut davantage être considéré comme impliquant cette autorisation ; qu'il est d'ailleurs de principe que l'autorisation dont il s'agit doit être donnée par écrit ;

Qu'en relaxant l'inculpé dans ces circonstances le jugement attaqué a formellement violé les dispositions de loi susvisées ;

Sur les effets de la cassation à intervenir :

Attendu que le sieur Trébouet soutient que cette cassation ne saurait, en tout cas, lui préjudicier parce que, d'après l'article 409 du code d'instruction criminelle, le pourvoi ne peut préjudicier à la partie acquittée ;

Mais, attendu que ledit article 409 est spécial au cas d'un acquittement en cour d'assises, qu'il s'agit dans la cause d'un jugement en matière de simple police et que ce sont les dispositions de l'article 427 du code d'instruction criminelle qui régissent cette matière ;

Par ces motifs,

En la forme, déclare recevable le pourvoi formé par le procureur de la République près le tribunal civil de Mayenne contre le jugement correctionnel dudit tribunal en date du 8 mai dernier ;

Au fond, casse et annule ledit jugement et, pour être statué à nouveau, conformément à la loi sur l'appel interjeté par Trébouet du jugement du tribunal de simple police de Pré-en-Pail du 25 janvier 1896, renvoie les parties et les pièces de la procédure devant le tribunal correctionnel de Laval, à ce désigné par délibération spéciale prise en chambre du conseil.

Digitized by Google

(N° 164)

[18 décembre 1896]

Voirie. — 1° Arrêté municipal. — Sursis accordé à tort pour la démolition. — 2° Arrêté ordonnant la démolition. — Expertise ordonnée par la juridiction civile. — (Sieur Hadj Mourad Lehaëli et Sultana Benisti, veuve Eliaou Kanoui).

1° Commet un excès de pouvoir et viole l'article 161 du code d'instruction criminelle le tribunal qui, sur appel du prévenu, condamné en simple police pour inobservation d'un arrêté municipal ordonnant la démolition de sa maison, maintient l'amende prononcée par le premier juge et accorde un sursis pour la démolition prescrite. Néanmoins, ce moyen de cassation ne saurait être utilement présenté par le condamné, qui ne peut invoquer, comme lui faisant grief, le sursis qui lui a été accordé ;

2° Le tribunal correctionnel ne peut se refuser à donner à un arrêté municipal régulièrement pris et ordonnant une démolition la sanction de l'article 471, n° 5, alors même que cet arrêté entraverait une expertise ordonnée par la juridiction civile à l'occasion de difficultés pendantes entre l'inculpé et la ville.

La Cour,

Sur le premier moyen, pris de la violation des articles 161 du code d'instruction criminelle et 471, n° 5, du code pénal, en ce que le tribunal aurait à la fois maintenu l'amende prononcée par le premier juge et accordé un sursis pour la démolition, ordonnée par le maire, de maisons menaçant ruine :

Attendu que Hadj Mourad Lehaëli, *dit* Ben Turqui, et Sultana Benisti, veuve Eliaou Kanoui, étaient inculpés de ne s'être pas conformés à un arrêté du maire d'Alger, prescrivant la démolition de leurs maisons qui menaçaient ruine ; que le tribunal de simple police les a condamnés à l'amende et a ordonné la démolition immédiate ; que, sur l'appel des inculpés, le tribunal correctionnel, dans la décision attaquée, « maintient le jugement déféré, quant à l'amende prononcée, et dit qu'il sera sursis à la démolition prescrite pendant un délai de trois mois » ;

Attendu que, si, en le décidant ainsi, le tribunal correctionnel

Digitized by Google

d'Alger a, d'une part, commis un excès de pouvoir, puisqu'à l'Administration seule appartenait le droit d'apprécier la nécessité et l'urgence de la démolition, et, d'autre part, violé l'article 161 du code d'instruction criminelle, puisque, d'après cet article, le juge devait, par un seul et même jugement, statuer sur la peine et ordonner l'exécution immédiate des mesures prescrites par l'autorité administrative, il n'appartient pas aux demandeurs d'invoquer, comme leur faisant grief, le sursis qui leur a été accordé ;

Sur le deuxième moyen, pris de la violation et fausse application de l'article 97 de la loi municipale du 5 avril 1884 et de l'article 471, n° 5, du code pénal, en ce que l'arrêté du maire, prescrivant la démolition, entraverait une expertise ordonnée par la juridiction civile à l'occasion de difficultés pendantes entre les demandeurs et la ville d'Alger ;

Attendu qu'il appartiendrait, le cas échéant, aux demandeurs de se pourvoir, selon les formes légales, contre l'arrêté dont il s'agit, et de poursuivre la réparation du préjudice qui leur serait causé abusivement ; mais que, cet arrêté étant pris dans la limite des attributions de l'autorité municipale, le tribunal ne pouvait lui refuser la sanction de l'article 471, n° 5, du code pénal, quelles que fussent les mesures ordonnées par la juridiction civile ;

Et attendu, d'ailleurs, que le jugement attaqué est régulier en la forme : rejette, etc.

(N° 165)

[26 décembre 1896]

Pêche fluviale. — Récidive. — Fausse application de l'article 7 de la loi du 31 mai 1865. — (Sieur Oswald, Jacob-Charles).

Doit être annulé, pour fausse application de l'article 7 de la loi du 31 mai 1865, l'arrêt qui prononce contre un prévenu la peine de l'emprisonnement pour deux délits de pêche fluviale, prévus par les articles 5 de la loi du 15 avril 1829 et 15 du décret du

Digitized by Google

10 août 1875 et punis, aux termes de l'article 69 de la loi de 1829, même en cas de récidive, de l'amende seulement.

La cour,

Sur le moyen unique, tiré de la violation par fausse application de l'article 7 de la loi du 31 mai 1865, en ce que l'arrêt attaqué aurait à tort prononcé contre le demandeur, à raison de son état de récidive, la peine de l'emprisonnement ;

Vu ledit article, ensemble les articles 5, 69 de la loi du 15 avril 1829, sur la pêche fluviale, et 15 du décret du 10 août 1875 ;

Attendu, en fait, que Jacob-Charles Oswald était inculpé d'avoir pêché en rivière de Marne : 1° sans permission ; 2° à la main ; que ces deux délits, prévus par les articles 5 de la loi du 15 avril 1829 et 15 du décret du 10 août 1875, sont uniquement punis d'une amende, laquelle, aux termes de l'article 69 de la loi de 1829 précitée, est toujours doublée en cas de récidive ; mais que l'arrêt attaqué, faisant application à l'inculpé de l'article 7 de la loi du 31 mai 1865, l'a condamné, à raison de son état de récidive, à 200 francs d'amende et, en outre, à un mois d'emprisonnement ;

Attendu, en droit, que la loi du 31 mai 1865 a eu pour objet de favoriser par de nouvelles dispositions le repeuplement des cours d'eau ; que, dans ce but, l'article 1 permet de réserver, par voie de décrets rendus en conseil d'État, certaines parties de fleuves, rivières, canaux et cours d'eau pour la reproduction du poisson et d'y interdire la pêche pendant une année entière ou, au besoin, pendant plusieurs années ; que, d'autre part et dans le même but, l'article défend de mettre en vente, d'acheter, de transporter, de colporter, d'exporter et d'importer les diverses espèces de poissons pendant le temps où la pêche est interdite ; qu'enfin l'article 7 déclare dans son premier alinéa que « l'infraction aux dispositions de l'article 1 et du premier paragraphe de l'article 5 » sera punie des peines portées par l'article 27 de la loi du 15 avril 1829, et dans son second alinéa que l'amende sera doublée et que les délinquants pourront être condamnés à un emprisonnement de dix jours à un mois... « dans tous les cas prévus par les articles 69 et 70 de la loi de 1829... » ;

Attendu que ce second alinéa de l'article 7 de la loi de 1865, qui édicte une peine corporelle, se rattache étroitement au premier et ne peut viser par cela même que la récidive et la perpétration, en temps de nuit, des infractions spécifiées aux articles 1 et 5, § 1, de ladite loi ;

Digitized by Google

Qu'il suit de là qu'en prononçant la peine de l'emprisonnement contre le demandeur pour deux délits de pêche punis de l'amende seulement, même en cas de récidive, la cour de Paris a faussement interprété l'article 7 de la loi précitée du 31 mai 1865 et expressément violé les articles 5, 69 de la loi du 15 avril 1829 et 5 du décret du 10 août 1875 :

Par ces motifs,

Casse et annule l'arrêt de la cour de Paris, chambre correctionnelle, en date du 22 mai 1896, et, pour être statué à nouveau sur l'appel interjeté par Oswald et par le ministère public du jugement du tribunal correctionnel de Châlons-sur-Marne, rendu le 18 avril dernier, renvoie la cause et les parties devant la cour de Rouen, chambre correctionnelle, à ce déterminée par délibération spéciale prise en chambre du conseil.

(Chambre civile.)

(N° 166)

[1er décembre 1896]

Chemins de fer. — Tarifs. — Délais. — (Sieur Galuret père.)

Les parties ne peuvent déroger par des conventions particulières aux dispositions insérées dans les tarifs, notamment en ce qui concerne les délais impartis pour les transports.

La Cour,

Statuant par défaut à l'égard du défendeur :

Sur le moyen unique du pourvoi,

Vu l'article 1382 du code civil et l'article 101 du code de commerce ;

Attendu que les tarifs des compagnies de chemins de fer régulièrement approuvés et publiés ont force de loi, sans qu'il y ait lieu de distinguer entre les dispositions insérées au tarif général et celles qui figurent dans les tarifs spéciaux ; qu'à raison du caractère d'intérêt public qui s'y attache les parties n'y peuvent déroger par des conventions particulières, notamment en ce qui concerne les délais impartis pour les transports ;

Digitized by Google

Attendu qu'il résulte des constatations mêmes du jugement attaqué que la marchandise expédiée à Galuret lui a été remise dans le délai de dix-huit jours accordé par le tarif spécial à prix réduit qui avait été requis ;

D'où il suit qu'en condamnant la compagnie à des dommages-intérêts pour retard, par le motif que ce délai comprenait des jours supplémentaires « auxquels elle avait pu valablement renoncer », et qu'elle était tenue, dès lors, par les énonciations de la lettre de voiture, où son préposé avait mentionné seulement un délai de douze jours, le jugement attaqué a faussement appliqué et, par suite, violé les articles de loi susvisés :

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 167)

[1er décembre 1896]

I. Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Commissionnaire. — Récépissé. — Contrat fermé. — II. Expéditeur non dénommé. — Faits de la cause. — Qualité. — Constatation. Action ouverte. — III Défaut de motifs. — Dommages-intérêts. — Condamnation. — Justification (Défaut de). — Frais frustrés. — (Sieurs Grossieux frères et Cie.)

I. Lorsqu'une expédition de marchandises a été faite par l'entremise d'un commissionnaire, la lettre de voiture (ou, en matière de transport, le récépissé qui en tient lieu) forme contrat entre l'expéditeur, le commissionnaire et le voiturier (art. 101, code com.).

II. L'expéditeur est autorisé à agir directement contre le transporteur, et ce, lors même qu'il n'est pas dénommé dans la lettre de voiture (ou le récépissé), l'article 101 ne contenant pas cette exigence ; il suffit que sa qualité soit dûment établie.

III. Est nul pour défaut de motifs l'arrêt qui, en outre de la condamnation aux dépens prononcée contre la partie perdante, condamne à des dommages-intérêts sans constater que la procédure suivie ait été abusive ou vexatoire, et sans donner aucun motif à l'appui d'une indemnité en sus des frais de l'instance.

Sur le premier moyen :

Attendu qu'aux termes de l'article 101 du code de commerce,

Digitized by Google

lorsqu'une expédition de marchandises est faite par l'entremise d'un commissionnaire, la lettre de voiture forme contrat entre l'expéditeur, le commissionnaire et le voiturier;

Que l'expéditeur est donc autorisé à s'en prévaloir et peut directement agir contre le voiturier ; que la loi n'exige pas qu'il soit dénommé dans la lettre de voiture et qu'il suffit, par suite, que sa qualité soit dûment établie ;

Attendu qu'il résulte des constatations de l'arrêt attaqué que, si Cassal a remis, comme commissionnaire, les marchandises litigieuses à la compagnie de l'Est, MM. Grossieux frères et Cie, qui ne figurent pas, à la vérité, dans le récépissé tenant lieu de lettre de voiture, étaient, en fait, les expéditeurs, et qu'en les déclarant recevables à agir directement, à ce titre, contre le transporteur, l'arrêt attaqué, qui d'ailleurs est motivé, n'a pas violé les textes visés au pourvoi ;

Sur le second moyen :

Attendu que l'arrêt attaqué constate que le retard incriminé avait causé un préjudice grave à MM. Grossieux frères et Cie ; qu'ainsi ce moyen manque en fait ;

Par ces motifs, rejette le premier et le deuxième moyen ;

Mais sur le troisième moyen :

Vu l'article 7 de la loi du 20 avril 1810 ;

Attendu qu'en adjugeant à MM. Grossieux frères et Cie le bénéfice de leurs conclusions l'arrêt attaqué ne s'est pas borné à condamner la compagnie de l'Est, leur adversaire, aux dépens qui sont la peine du plaideur téméraire ; qu'il l'a condamnée, en outre, à des dommages-intérêts judiciaires, sans constater que sa résistance à la demande ait été abusive et vexatoire, et sans donner de motifs à l'appui de l'allocation d'une indemnité en sus des frais de l'instance ;

Attendu qu'en statuant ainsi l'arrêt attaqué a violé le texte ci-dessus visé :

Par ces motifs, casse, mais seulement en ce que ledit arrêt a condamné la compagnie de l'Est à payer 10 francs à MM. Grossieux frères et Cie à titre de dommages-intérêts judiciaires.

Digitized by Google

(N° 168)

[1er décembre 1896]

Chemins de fer. — Wagon complet. — Déchargement. — Avis par lettre. — Mise à la poste. — (Sieur Duchon-Doris.)

Pour les expéditions faites par wagon complet, les compagnies de chemins de fer peuvent aviser à leur choix le destinataire de l'arrivée de la marchandise soit par la poste, soit par exprès, soit par le télégraphe (art. 1er de l'arrêté ministériel du 27 mai 1878).

En cas d'avis transmis par la poste, les délais réglementaires de déchargement commencent à courir, si la lettre a été mise à la poste assez tôt pour être distribuée au destinataire dans la même journée, avant cinq heures et demie du soir. Il importe peu que, par suite d'un retard de l'administration des postes, la lettre ne soit parvenue au destinataire qu'après l'heure ci-dessus indiquée.

La cour,

Sur le moyen unique du pourvoi :

Vu le titre 2, § 5, de l'arrêté ministériel du 27 mai 1878 ;

Attendu, en droit, qu'aux termes de cet arrêté les compagnies de chemins de fer peuvent, pour les expéditions faites par wagon complet, aviser à leur choix le destinataire de la marchandise soit par la poste, soit par un exprès, soit par le télégraphe ;

Attendu que les wagons doivent être complètement déchargés, par le destinataire, le lendemain de l'envoi de cet avis, pourvu qu'il ait été adressé dans des conditions telles qu'il pût parvenir à l'intéressé, le même jour, avant cinq heures et demie du soir ;

Que, si cette condition n'est pas remplie, le délai de déchargement est augmenté d'un jour ;

Attendu que les compagnies de chemins de fer sont autorisées, à défaut de retrait de la marchandise dans le temps ci-dessus spécifié, à percevoir des droits de magasinage ou de stationnement, ainsi que d'autres frais accessoires prévus par les tarifs ;

Qu'en cas d'avis donné par la poste il est satisfait à la condition d'envoi en temps utile, lorsque la lettre est mise à la poste assez

Digitized by Google

tôt pour être distribuée dans la même journée avant cinq heures et demie du soir;

Qu'aucune disposition de l'arrêté précité n'impose, en outre, aux compagnies l'obligation ni de vérifier si la lettre a bien été délivrée au destinataire à l'heure réglementaire de la distribution ni de prendre des mesures pour que cette remise soit effectuée;

Attendu que les arrêtés de cette nature, ainsi que les tarifs dûment homologués, doivent être appliqués à la lettre;

Attendu en fait, que, le 2 janvier 1893, la gare de Bordeaux a averti par la poste le sieur Duchon-Doris, demeurant dans la même ville, de l'arrivée d'un wagon de planches qui devait lui être livré sur les quais de la gare;

Que le destinataire n'ayant procédé au déchargement de la marchandise que plusieurs jours après l'envoi de cet avis, la compagnie du Midi a perçu des droits de stationnement et d'autres frais accessoires formant un total de 95 fr. 40;

Et que le sieur Duchon-Doris, prétendant que la lettre d'avis ne lui était parvenue que le 3 janvier, dans la soirée, a demandé la restitution de cette somme;

Attendu que le jugement attaqué, sans méconnaître que ladite lettre eût été mise à la poste le 2 janvier à midi, et qu'elle dût, en conséquence, être distribuée le même jour avant cinq heures et demie du soir, a néanmoins fait droit à la demande du réclamant, sous le prétexte que la compagnie devait prendre les mesures nécessaires pour assurer la remise de la lettre d'avis;

Qu'en statuant ainsi les juges du fond ont créé à la charge de la compagnie une obligation ne dérivant d'aucun texte de loi, et qu'ils l'ont rendue responsable d'un retard imputable à l'Administration des postes;

Que, par suite, le jugement entrepris a violé les dispositions de l'article ci-dessus visé:

Par ces motifs, casse, etc.

Digitized by Google

(N° 169)

[28 décembre 1896]

I. Chemins de fer. — Cahier des charges. — Maximum. — Tarifs. — Homologation. — II. Dommages-intérêts. — Motifs spéciaux. — III. Enregistrement. — Instance. — Actes produits. — Faute. — Préjudice. — Précision. — (Sieur Goujet.)

I. Même dans les limites du maximum fixé par le cahier des charges de la concession, les tarifs de chemins de fer d'intérêt général ou d'intérêt local ne peuvent être appliqués qu'après avoir été homologués par l'autorité compétente.

II. Une partie ne peut être condamnée à des dommages-intérêts en sus des dépens qu'autant que cette condamnation est justifiée par des motifs spéciaux.

III. Les droits d'enregistrement dus sur des actes produits dans une instance, et de la perception desquels le jugement qui énonce iesdits actes n'est que la cause occasionnelle, ne peuvent être mis à la charge d'une personne autre que celle qui est obligée, aux termes de la loi fiscale, qu'à titre de dommages-intérêts, et à la condition que le jugement précise la faute commise et le préjudice éprouvé.

La cour,

Sur les deux premiers moyens réunis :

Attendu que des termes absolus de l'article 44 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 il résulte que l'homologation administrative est toujours nécessaire pour que les tarifs de chemins de fer puissent être appliqués, alors même que les taxes à percevoir seraient celles du tarif maximum déterminé par le cahier des charges de la concession ; que cette règle fondamentale, à laquelle la loi du 11 juin 1880 n'a en rien dérogé, s'applique aussi bien aux chemins de fer d'intérêt local qu'à ceux d'intérêt général ;

Attendu que des constatations de l'arrêt attaqué il ressort que la taxe permanente de 0 fr. 20 et la taxe temporaire de 0 fr. 12, qui figurent toutes deux au cahier des charges annexé au décret portant concession du chemin de fer de Naix à Güe, n'ont jamais été homologuées ; qu'en décidant, par suite, que la compagnie de

Digitized by Google

Naix à Güe était sans droit pour les percevoir, l'arrêt attaqué n'a fait qu'une exacte application de la loi ;

Attendu que le motif sus-énoncé justifie complètement le dispositif de l'arrêt attaqué sur les deux points précités sans qu'il y ait lieu de faire état des motifs surabondants, qui ne sauraient entraîner la cassation de chefs appuyés, d'autre part, sur des raisons aussi juridiques que suffisantes en la forme et au fond ;

Rejette les deux premiers moyens ;

Mais sur le troisième moyen : vu l'article 130 du code de procédure civile ;

Attendu que, d'une part, l'arrêt attaqué a condamné Goujet ès noms à payer aux consorts Brasseur 30 francs en sus des dépens pour « dommages-intérêts d'audience », sans donner aucun motif pour justifier cette décision ;

Attendu, d'autre part, que les droits d'enregistrement, dus sur des actes dont les énonciations d'une décision de justice ont révélé l'existence à l'Administration de l'enregistrement et de la perception desquels cette décision est ainsi la cause occasionnelle, ne peuvent être mis à la charge d'une personne autre que celle qui est débitrice d'après la loi fiscale, qu'à titre de dommages-intérêts et à la condition de préciser la faute commise et le dommage éprouvé ;

Attendu que l'arrêt attaqué fait entrer dans les dépens, « au besoin à titre de dommages-intérêts » tous droits fiscaux qui seraient perçus à l'occasion du procès, sans s'expliquer ni sur la prétendue faute commise par Goujet ès noms, ni sur le préjudice causé aux consorts Brasseur; qu'il a ainsi, sur les deux chefs dont s'agit, violé par fausse application l'article de loi susvisé :

Par ces motifs, casse, etc., mais seulement au chef qui a condamné Goujet ès noms à 30 francs de dommages-intérêts d'audience, et au chef qui a fait entrer dans les dépens, au besoin à titre de dommages-intérêts, les droits fiscaux qui seraient perçus à l'occasion du procès pendant entre Goujet ès noms et les consorts Brasseur.

Digitized by Google

(N° 170)

[29 décembre 1896]

Expropriation pour utilité publique. — Vérification des pièces transmises à l'appui de la demande. — (Société des produits chimiques de l'Estaque.)

Avant de rendre son jugement ordonnant l'expropriation, le tribunal doit vérifier si toutes les formalités de la loi ont été accomplies, et le constater.

La cour,

Sur le deuxième et le troisième moyen réunis :

Vu l'article 14 de la loi du 3 mai 1841 ;

Attendu que le tribunal doit, avant de rendre le jugement d'expropriation, vérifier si toutes les formalités prescrites par la loi ont été accomplies ;

Que cette obligation entraîne comme conséquence la nécessité de constater cette vérification dans le jugement lui-même et, par suite, de viser les pièces transmises à l'appui de la demande en expropriation ;

Attendu que, si le jugement attaqué a visé : 1° le décret déclaratif d'utilité publique ; 2° le plan parcellaire ; 3° le certificat du maire de Marseille constatant le dépôt du plan parcellaire à la mairie ; 4° le procès-verbal de la commission d'enquête ; 5° l'arrêté de cessibilité, il n'a visé ni les pièces relatives aux formalités de publication, d'affichage et d'insertion de l'avis du dépôt du plan parcellaire à la mairie, ni les pièces relatives à l'ouverture, à la mairie, du registre destiné à recevoir les réclamations des intéressés, ni enfin l'arrêté préfectoral désignant la commission d'enquête ;

Qu'à la vérité la décision attaquée reproduit le réquisitoire du ministère public et l'arrêté de cessibilité qui mentionnent les pièces essentielles de la procédure, mais que ce visa ne saurait suppléer à la constatation, formellement exprimée, d'une vérification personnelle et directe, par le tribunal des pièces produites ;

Digitized by Google

Attendu qu'en omettant de viser les pièces ci-dessus désignées, dont la production était nécessaire pour justifier l'accomplissement des formalités de la loi, le tribunal civil de Marseille a violé les dispositions de l'article 14 de la loi du 3 mai 1841, visé au pourvoi :

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin de statuer sur les autres moyens du pourvoi :

Casse...

(N° 171)

[29 décembre 1896]

Chemins de fer. — 1° Règlement. — Administration publique. — Force de loi. — Dérogation. — Conventions particulières. — Nullité. — 2° Délai de transport. — Renonciation présumée. — Compagnie. — Faute. — Condamnation. — Cassation. — (Sieur Taché fils.)

1° Les arrêtés ministériels qui fixent les conditions et délais des expéditions par chemins de fer ont force de loi ; nul ne peut y déroger par des conventions particulières, soit expresses, soit tacites ;

2° En conséquence doit être cassé le jugement qui, sous le prétexte qu'une compagnie devait être considérée comme ayant renoncé au bénéfice d'un délai, l'a condamnée à des dommages-intérêts pour n'avoir pas fait partir d'urgence par un train de grande vitesse.

La cour,

Donne défaut contre le défendeur et statuant au fond :

Sur le premier moyen,

Vu l'article 2 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866 ;

Attendu que les arrêtés ministériels qui fixent les conditions et les délais des expéditions par chemins de fer ont force de loi pour tous les intéressés, et qu'il n'est permis d'y déroger par aucune convention particulière, ni expresse, ni tacite ;

Attendu que, pour condamner la compagnie d'Orléans à payer au sieur Taché, à titre de dommages-intérêts, la somme de

Digitized by Google

180 francs, valeur d'une cage de volailles dont il avait refusé la livraison en alléguant un retard, le jugement attaqué n'a pas constaté que la marchandise litigieuse eût été remise trois heures avant le départ réglementaire d'un train comprenant des voitures de toutes classes et correspondant avec sa destination, antérieur au train par lequel elle a été réellement expédiée, et qu'il s'est uniquement fondé sur ce que la compagnie avait tacitement renoncé aux délais qui lui étaient accordés par ses règlements;

Attendu qu'en statuant ainsi le tribunal a violé le texte ci-dessus visé;

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin de statuer sur le deuxième moyen:

Casse, etc.

Digitized by Google

LÉGISLATION ET STATISTIQUE ÉTRANGÈRES.

(N° 172)

INDE ANGLAISE.

RÉSULTATS GÉNÉRAUX DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER

PENDANT LES ANNÉES 1895 ET 1894 (*).

A. — LONGUEURS ET DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT (**)

ANNÉES	RÉSEAUX	LONGUEUR exploitée au 31 décembre	LONGUEUR moyenne exploitée	DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT AU 31 DÉCEMBRE (c) des voies ferrées proprement dites	des services annexes de bateaux à vapeur	totales (d)	par kilomètre de voie
		km.	km.	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	francs
1895.....	Voie large (a).....	18.047	17.831	4.256.352	17.543	4.273.895	235.800
	Voie de 1 mètre...	12.846	12.475	1.345.302	15.057	1.360.359	104.700
	Voies spéciales (b).	430 (e)	441 (e)	20.861	9	20.870	48.400
	Ensemble.....	31.323	30.747	5.622.515	32.609	5.655.124	179.500
1894.....	Voie large (a).....	17.487	17.303	4.159.182	16.931	4.176.113	237.800
	Voie de 1 mètre...	12.397	12.347	1.291.588	15.059	1.306.647	104.200
	Voies spéciales (b).	430	426	20.420	1	20.421	47.400
	Ensemble.....	30.314	30.076	5.471.190	31.991	5.503.181	180.400

(a) 1m,676.
(b) 0m,9144 ou 0m,762.
(c) Y compris le matériel roulant.

(d) Non compris certains payements en suspens.
(e) Certaines voies spéciales ont été converties dans le courant de l'année.

(*) D'après l' « Administration report on the railways of India for 1895-96 » (Calcutta, Office of the superintendent of Government printing, India, 1896, in-4°, 2 vol.). — Pour la statistique précédente voir *Annales des Ponts et Chaussées*, juillet 1896, p. 78.

(**) Les conversions ont été faites à raison de 1.609 mètres au mille anglais, de 2 fr. 37 à la roupie et de 1.016 kilogrammes à la tonne anglaise.

Digitized by Google

B. — Effectif du matériel roulant au 31 décembre.

Années	Réseaux	Locomotives	Véhicules de toute nature			
			voitures à voyageurs	wagons à marchandises	wagons à frein	total
1895	Voie large	2.714	6.878	48.617	2.263	57.758
	Voie de 1 mètre	1.326	4.717	26.861	915	32.493
	Voies spéciales	35	148	538	18	704
	Ensemble	4.075	11.743	76.016	3.196	90.955
1894	Voie large	2.646	6.733	47.443	2.207	56.383
	Voie de 1 mètre	1.274	4.626	25.913	865	31.406
	Voies spéciales	48	149	742	16	907
	Ensemble	3.968	11.508	74.100	3.088	88.696

C. — Parcours des trains.

Années	Réseaux	Parcours des trains				Parcours supplémentaire des machines pour manœuvres de gares, etc.
		voyageurs	marchandises	mixtes	légers	
		milliers de km.	milliers de km.	milliers de km.	milliers de km.	milliers de km.
1895	Voie large	16.339	30.455	22.954	2.056	11.652
	Voie de 1 mètre	4.512	10.790	17.303	663	5.128
	Voies spéciales	175	267	220	0.5	32
	Ensemble	21.026	41.512	40.477	2.719.5	16.812
1894	Voie large	16.187	31.001	21.823	1.887	11.906
	Voie de 1 mètre	4.911	11.799	15.911	600	4.895
	Voies spéciales	179	227	262	0.5	26
	Ensemble	21.277	43.007	37.996	2.487.5	16.827

Digitized by Google

D. — Mouvement des voyageurs.

Années	Réseaux	Nombre de voyageurs à toute distance				
		1re classe	2e classe	3e classe (*)	4e classe	total
		milliers	milliers	milliers	milliers	milliers
1895	Voie large	475	2.650	4.968	91.521	99.614
	Voie de 1 mètre	114	715	380	48.566	49.775
	Voies spéciales	7	25	2	829	863
	Ensemble	596	3.390	5.350	140.916	150.252
1894	Voie large	434	2.480	4.487	89.774	97.175
	Voie de 1 mètre	106	649	360	45.054	46.169
	Voies spéciales	7	23	2	901	953
	Ensemble	547	3.152	4.849	135.729	144.277

(*) Y compris la classe dite « intermédiaire » entre la 2e et la 3e.

E. — Mouvement des marchandises.

Années	Réseaux	Nombre de tonnes à 1 kilomètre				
		marchandises générales	transports militaires	transports en service et pour le Trésor	houille	total
		milliers de t. kil.	milliers de t. kil.	milliers de t. kil.	milliers de t. kil.	milliers de t. kil.
1895	Voie large	4.619.390	32.381	463.089	1.414.733	6.529.593
	Voie de 1 mètre	1.302.884	2.400	120.161	126.325	1.551.770
	Voies spéciales	6.200	11	270	391	6.872
	Ensemble	5.928.474	34.792	583.520	1.541.449	8.088.235
1894	Voie large	4.689.245	24.134	439.221	1.164.718	6.317.318
	Voie de 1 mètre	1.403.337	2.245	105.466	89.974	1.601.022
	Voies spéciales	5.956	10	247	353	6.566
	Ensemble	6.098.538	26.389	544.934	1.255.045	7.924.906

Digitized by Google

F. — Recettes de l'exploitation.

ANNÉES	RÉSEAUX	VOYAGEURS	COLIS POSTAUX, BAGAGES, etc.	MARCHANDISES	TÉLÉGRAPHES	SERVICES de bateaux à vapeur	TOTAL (*)
		milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs
1895.....	Voie large.....	134.834	21.242	298.518	1.024	1.026	460.941
	Voie de 1 mètre.	53.614	5.025	86.716	590	2.124	155.673
	Voies spéciales..	1.384	204	1.875	26	19	3.569
	Ensemble...	189.832	26.471	387.109	1.640	3.169	620.183
1894.....	Voie large.....	128.451	17.472	294.420	988	1.330	447.714
	Voie de 1 mètre.	49.521	4.178	88.278	550	2.069	152.398
	Voies spéciales..	1.325	185	1.590	26	17	3.162
	Ensemble...	179.297	21.835	384.288	1.564	3.416	603.274

(*) Y compris les recettes diverses, location de matériel de lignes, fonds de concours, etc.

G. — Dépenses de l'exploitation.

ANNÉES	RÉSEAUX	ENTRETIEN de la voie et des bâtiments	TRACTION et matériel	MOUVEMENT et trafic	DÉPENSES générales	SERVICES de bateaux à vapeur	TOTAL (*)
		milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs
1895.....	Voie large.....	54.555	89.562	33.649	19.379	1.461	206.605
	Voie de 1 mètre.	17.329	32.734	12.566	10.196	1.521	75.956
	Voies spéciales..	436	784	337	313	»	1.910
	Ensemble...	72.320	123.080	46.552	29.888	2.682	284.471
1894.....	Voie large.....	57.582	86.020	32.670	19.327	1.168	205.775
	Voie de 1 mètre.	17.009	31.725	12.303	10.035	1.372	73.875
	Voies spéciales..	483	775	322	306	»	1.927
	Ensemble...	75.074	118.520	45.295	29.668	2.540	281.577

(*) Y compris les dépenses spéciales et diverses.

Digitized by Google

II. — Produit net de l'exploitation.

Années	Réseaux	Recettes totales de l'exploitation	Dépenses totales de l'exploitation	Excédent des recettes sur les dépenses	Rapport 0/0 des dépenses aux recettes	Rapport 0/0 des recettes nettes au capital d'établissement
		milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs		
1895	Voie large	460.941	206.605	254.336	45	6,0
	Voie de 1 mètre	155.673	75.956	79.717	49	5,9
	Voies spéciales	3.569	1.910	1.659	53	7,9
	Ensemble	620.183	284.471	335.712	46	5,9
1894	Voie large	447.714	205.775	241.939	46	5,8
	Voie de 1 mètre	152.398	73.875	78.523	48	6,0
	Voies spéciales	3.162	1.927	1.235	61	6,0
	Ensemble	603.274	281.577	321.697	47	5,9

I. — Accidents.

Années	Réseaux	Nombre d'accidents (*)	Voyageurs		Agents de la compagnie		Autres personnes		Total	
			tués	blessés	tués	blessés	tués	blessées	tués	blessés
1895	Voie large	2.367	69	154	116	293	319	85	504	532
	Voie de 1 mètre	2.078	15	56	46	90	126	67	187	213
	Voies spéciales	60	»	1	»	10	2	3	2	14
	Ensemble	4.505	84	211	162	393	447	155	693	759
1894	Voie large	2.555	50	184	151	431	310	87	511	702
	Voie de 1 mètre	1.897	9	80	41	98	70	46	120	224
	Voies spéciales	85	»	1	1	2	1	»	2	3
	Ensemble	4.537	59	265	193	531	381	133	633	929

(*) De toute nature (trains, matériel roulant, voie, etc.).

Digitized by Google

(N° 173)

CANADA.

RÉSULTATS GÉNÉRAUX DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER

PENDANT LES EXERCICES 1893-1894 ET 1894-1895 (*).

A. — LONGUEURS ET DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT (1).

EXERCICES	LONGUEUR construite au 30 juin	LONGUEUR exploitée au 30 juin	VOIES de garage	DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT totales	DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT par kilomètre construit
	km.	km.	km.	milliers de francs	francs
1893-94.....	25.371 (2)	25.144	3.245 (3)	4.599.545	181.000
1894-95.....	25.890	25.707	3.305 (4)	4.634.240	179.000

(1) Les conversions sont faites à raison de 5 fr. 18 au dollar, 1.609 mètres au mille et 907 kilogrammes à la tonne (*short ton*).
(2) Largeur de voie de 0m.914, 1m.066, 1m.435 ou 1m.676 (principalement 1m.435).
(3) A ajouter 65 kilomètres de chemins miniers.
(4) — 101 — —

B. — DÉCOMPOSITION DU CAPITAL (1) ET SUBVENTIONS.

EXERCICES	ACTIONS ordinaires	ACTIONS de préférence	OBLIGATIONS	SUBVENTION du gouvernement central ou provincial	PRÊTS du gouvernement central ou provincial	ACTIONS souscrites par le gouvernement central ou provincial	SUBVENTIONS des municipalités
	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs
1893-94.....	1.326.039	547.883	1.683.881	811.794	111.727	1.554	73.318
1894-95.....	1.324.889	547.422	1.713.471	821.662	111.727	1.554	73.458

(1) Dans le capital sont compris des fonds provenant de « sources diverses ».

(*) L'exercice finit au 30 juin. — D'après le *Rapport annuel du Ministère des chemins de fer et canaux* (Dawson, éditeur, Ottawa, 1895 et 1896, in-8°).

Digitized by Google

C. — Effectif du matériel roulant au 30 juin.

Exercices	Locomotives	Voitures à voyageurs				Fourgons à bagages et wagons-poste	Wagons à marchandises et divers
		wagons-lits et wagons-salons	1re classe	2e classe et émigrants	total		
1893-94.....	2.002	199	992	670	1.861	636	55.455
1894-95.....	2.023	216	1.076	702	1.994	1.154	56.903

D. — Parcours et vitesse des trains.

Exercices	Parcours des trains				Parcours total des machines	Vitesse des trains à l'heure (temps d'arrêt compris)	
	voyageurs	marchandises	mixtes	total		voyageurs	marchandises
	milliers de km.	milliers de km.	milliers de km.	milliers de km.	milliers de km.	km.	km.
1893-94.....	26.618	34.470	9.334	70.422	92.360	14,5 à 72	16 à 43
1894-95.....	24.669	32.083	8.673	65.425	82.606	14,5 à 66	19 à 40

E. — Mouvement des voyageurs et des marchandises.

Exercices	Nombre de voyageurs à toute distance	Marchandises à toute distance				
		Farine	Grain	Marchandises comptées par têtes	Bois	Total (*)
	milliers	milliers de tonnes	milliers de tonnes	milliers de têtes	milliers de tonnes	milliers de tonnes
1893-94.....	14.462	1.009	2.329	4.245	4.190	18.794
1894-95.....	13.988	1.012	2.410	4.076	4.063	19.522

(*) Y compris, après réduction en poids, les marchandises comptées par têtes et les marchandises diverses.

Digitized by Google

F. — Recettes brutes de l'exploitation.

EXERCICES	VOYAGEURS	TRANSPORTS postaux et messageries	MARCHANDISES générales	DIVERSES	TOTALES	RECETTES totales par kilomètre exploité	RECETTES totales par train-kilomètre
	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	francs	francs
1893-94...	80.042	11.308	155.307	10.023	256.680	10.200	3,65
1894-95...	68.956	11.386	153.048	8.961	242.351	9.400	3,70

G. — Dépenses et Produit net de l'exploitation.

EXERCICES	DÉPENSES DE L'EXPLOITATION				DÉPENSES par train-kilomètre	DÉPENSES par kilomètre exploité	EXCÉDENT des recettes sur les dépenses	RAPPORT 0/0 des dépenses aux recettes	RAPPORT 0/0 des recettes nettes aux dépenses d'établissement
	Entretien de la voie et des gares	Traction et entretien du matériel roulant	Dépenses générales de l'exploitation	Total					
	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	francs	francs	milliers de francs		
1893-94....	37.892	75.151	69.391	182.434	2,60	7.250	74.246	71	1,60
1894-95....	36.405	68.086	65.154	169.645	2,60	6.600	72.706	70	1,50

H. — Accidents.

EXERCICES	VOYAGEURS		AGENTS DE LA COMPAGNIE		AUTRES PERSONNES		TOTAL	
	tués	blessés	tués	blessés	tuées	blessées	tués	blessés
1893-94.....	12	64	67	521	132	109	211	694
1894-95.....	9	56	51	491	127	110	187	657

Digitized by Google

(N° 174)

NORVÈGE.

RÉSULTATS GÉNÉRAUX DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER

PENDANT LES EXERCICES 1895-1896 ET 1894-1895.

Les données qui suivent ont été extraites de la statistique officielle de la Norvège, intitulée : *Norges officielle Statistik. — De offentlige Jernbaner. — Beretning om de Norske Jernbaners Drift i terminen* 1ste *Juli* 1895 — 30te *Juni* 1896, *Kristiania*, 1897.

A. — LONGUEURS. — DÉPENSE D'ÉTABLISSEMENT. — EFFECTIF ET PARCOURS DU MATÉRIEL ROULANT.

EXERCICES	LONGUEUR		DÉPENSE d'établissement par kilomètre	EFFECTIF DU MATÉRIEL ROULANT. NOMBRE DE :				PARCOURS	
	construite	moyenne exploitée		Locomotives	Voitures à voyageurs	Wagons à marchandises et fourgons	Wagons poste	des locomotives	des voitures et wagons
	km.	km.	francs					milliers de km.	milliers d'essieux kilom.
1895-1896	1.752 (*)	1.750	115.437	188	558	4.163	45	6.365	134.415
1894-1895	1.726	1.709	114.847	180	553	4.013	43	5.992	125.390

(*) Dont 730 kilomètres à voie normale, 996 kilomètres à l'écartement de 1m,067 et 26 kilomètres à l'écartement de 0m,75.

NOTA. — Pour les conversions on a admis 1 krone = 1 fr. 39.

Digitized by Google

B. — Transport des voyageurs.

EXERCICES	Nombre de voyageurs transportés à toute distance — 1re classe	2e classe	3e classe	Ensemble (*)	à 1 kilomètre	Rapport des places occupées aux places offertes	Recette totale du transport des voyageurs	Produit kilométrique d'un voyageur
						0/0	francs	centimes
1895-1896	9.138	481.962	6.280.142	6.772.681	160.124.280	21,2	6.068.117	3,8
1894-1895	9.096	465.803	5.857.610	6.334.961	146.044.865	19,5	5.636.936	3,9

(*) Y compris les trains militaires et les billets de saison.

C. — Transport des marchandises.

EXERCICES	Nombre de tonnes transportées à toute distance — Grande vitesse	Petite vitesse	Ensemble (*)	Animaux vivants et équipages	Total	à 1 kilomètre	Parcours moyen d'une tonne	Recette du transport des marchandises — totale	par tonne et par kilom.
	milliers de tonnes					milliers	km.	milliers de francs	centimes
1895-1896	12	1.557	1.632	22	1.654	122.099	69	7.838	6,5
1894-1895	11	1.422	1.499	20	1.519	108.246	67	7.034	6,7

(*) Y compris les transports gratuits.

D. — Résultats financiers de l'exploitation.

EXERCICES	Recette brute — totale	kilométrique	Dépense d'exploitation — totale	kilométrique	Rapport 0/0 de la dépense à la recette	Produit net — total	kilométrique	Rapport 0/0 du produit net au capital d'établissement
	francs	francs	francs	francs		francs	francs	
1895-1896	14.793.557	8.458	10.979.964	6.278	74,2	3.813.593	2.180	1,89
1894-1895	13.519.453	7.911	10.513.643	6.152	77,8	3.005.810	1.759	1,48

Digitized by Google

E. — Accidents.

EXERCICES	NOMBRE DES ACCIDENTS				VICTIMES DES ACCIDENTS SURVENUS DANS L'EXPLOITATION							
	Déraillements	Collisions	Accidents divers	Ensemble	Voyageurs		Agents		Autres personnes (*)		Ensemble	
					tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés
1895-1896	5	2	47	54	1	»	2	10	9	2	12	12
1894-1895	3	3	58	64	»	1	3	12	7	6	10	19

(*) Y compris les suicides.

Digitized by Google

(N° 175)

SUÈDE.

RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER EN 1894 ET 1893.

Les renseignements qui suivent ont été extraits de la statistique officielle, intitulée : *Allmän svenk Jernvägsstatistik för Ar* 1894. — *Stockholm*, 1896.

A. — Longueurs. — Dépenses d'établissement. — Effectif et parcours du matériel roulant.

Années	Désignation des réseaux	Longueurs : construites	Longueurs : moyennes exploitées	Dépenses d'établissement	Effectif du matériel roulant : Locomotives	Effectif du matériel roulant : Voitures à voyageurs (*)	Effectif du matériel roulant : fourgons et wagons	Effectif du matériel roulant : Total des véhicules	Parcours : des trains	Parcours : des véhicules
		km.	km.	milliers de francs					milliers de km.	milliers d'essieux km.
1894	Réseau de l'État.....	3.058	2.974	396.653	403	894	9.622	10.516	9.005	319.350
	Réseau des Compagnies...	5.939	5.885	430.939	562	1.239	13.600	14.839	13.689	340.535
	Totaux.....	8.997	8.859	827.592	965	2.133	23.222	25.355	22.694	659.885
1893	Réseau de l'État.....	2.916	2.825	384.111	408	962	9.435	10.337	8.767	319.711
	Réseau des Compagnies...	5.685	5.652	410.058	525	1.174	12.850	14.024	12.629	312.074
	Totaux.....	8.601	8.477	794.169	933	2.076	22.285	24.361	21.396	631.785

(*) Y compris les wagons-poste.

Largeur de la voie. — Le réseau de l'État est à l'écartement uniforme de 1m,435. Le réseau des compagnies comprenait, en 1894 :

4.162 kilomètres,	avec l'écartement de	1m,435
134	—	1m,217
18	—	1m,188
48	—	1m,093
350	—	1m,067
1.203	—	0m,891
24	—	0m,600

Digitized by Google

B. — Transport des voyageurs.

Années	Désignation des réseaux	Nombre de voyageurs transportés à toute distance: 1re classe	2e classe	3e classe	Militaires	Total	à un kilomètre	Recettes du transport des voyageurs: totale	par voyageur kilomètre
		milliers	milliers	milliers	milliers	milliers	milliers	francs	centimes
1894	Réseau de l'État	9	836	4.332	123	5.300	228.408	11.117.537	4,9
	Réseau des Compagnies	375	638	10.345	176	11.534	237.923	11.643.101	4,9
	Totaux	384	1.474	14.677	299	16.834	466.331	22.760.638	4,9
1893	Réseau de l'État	22	808	4.104	83	5.017	216.958	10.794.318	4,9
	Réseau des Compagnies	341	559	8.752	150	9.802	210.659	10.414.642	5,0
	Totaux	363	1.367	12.856	233	14.819	427.617	21.207.960	5,0

Nota. — Pour les conversions, on a admis : 1 krona = 1 fr. 39.

C. — Transport des marchandises.

Années	Désignation des réseaux	Nombre de tonnes transportées à toute distance: Grande vitesse	Petite vitesse	Total (*)	à 1 kilomètre: Total (**)	Recettes du transport: des marchandises grande et petite vitesse	des animaux voitures et convois	totales	Recette moyenne par tonne et par kilom.
		milliers	milliers	milliers	milliers	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	centimes
1894	Réseau de l'État	18	3.157	3.487	290.371	18.937	859	19.796	6,5
	Réseau des Compagnies	28	9.483	9.602	405.077	27.799	564	28.363	6,8
	Totaux	46	12.640	13.089	695.448	46.736	1.423	48.159	6,7
1893	Réseau de l'État	17	3.112	3.442	303.090	19.070	752	19.791	6,2
	Réseau des Compagnies	23	8.406	8.566	357.932	25.715	481	26.228	7,2
	Totaux	40	11.518	12.008	661.022	44.785	1.233	46.019	6,8

(*) Y compris les transports gratuits.
(**) Non compris les transports gratuits.

Digitized by Google

D. — Résultats financiers de l'exploitation.

Années	Désignation des réseaux	Recettes brutes totales	Recettes brutes kilométriques	Dépenses d'établissement totales	Dépenses d'établissement kilométriques	Produit net total	Produit net kilométrique	Rapport de la dépense à la recette	Rapport du produit net au capital d'établissement
		francs	francs	francs	francs	francs	francs	0/0	0/0
1894	Réseau de l'État.....	32.473.201	10.918	22.035.197	7.409	10.438.004	3.509	67,9	2,71
	Réseau des Compagnies...	42.704.688	7.257	23.168.553	3.936	19.536.135	3.321	54,2	4,62
	Totaux.....	75.177.889	8.355	45.203.750	5.025	29.974.139	3.330	60,1	3,62
1893	Réseau de l'État.....	32.002.829	11.328	22.848.577	8.088	9.154.252	3.240	71,4	2,46
	Réseau des Compagnies...	39.043.879	6.908	21.613.809	3.824	17.430.070	3.084	55,4	4,27
	Totaux.....	71.046.708	8.261	44.462.386	5.169	26.584.322	3.092	62,6	3,35

Digitized by Google

PERSONNEL.

(N° 176)

I. — INGÉNIEURS.

1° DÉCORATIONS.

Décret du 28 juillet 1897. — M. **de la Brosse** (René), Ingénieur ordinaire de 1re classe, est nommé Chevalier de l'Ordre National de la Légion d'Honneur (sur la proposition du Ministre des Travaux publics).

Décret du 30 juillet. — M. **Genty** (Ernest), Ingénieur en chef de 1re classe, est promu au grade d'Officier de l'Ordre National de la Légion d'Honneur (sur la proposition du Ministre de l'Agriculture).

Idem. — M. **Moron** (Camille), Ingénieur en Chef de 1re classe, est promu au grade d'Officier de l'Ordre National de la Légion d'Honneur (sur la proposition du Ministre du Commerce, de l'Industrie, des Postes et des Télégraphes).

Idem. — M. **Cartault** (Georges), Ingénieur ordinaire de 1re classe, est nommé Chevalier de l'Ordre National de la Légion d'Honneur (sur la proposition du Ministre des Travaux publics).

2° NOMINATIONS.

Décret du 30 juillet 1897. — Sont nommés Ingénieurs ordinaires de 3e classe, pour prendre rang à dater du 1er août 1897, les Conducteurs ci-après désignés : MM. **Bertrand** (Vital); **Hégly** (Michel).

Digitized by Google

3° PROMOTIONS.

Décret du 18 *août* 1897. — M. **Parlier** (Alfred), Ingénieur en Chef de 1re classe, est nommé Inspecteur général de 2e classe, pour prendre rang à dater du 1er octobre 1897.

4° AVANCEMENTS.

23 *juillet* 1897. — M. **de Thélin** (René), Ingénieur en Chef de 2e classe, est nommé Ingénieur en chef de 1re classe, pour prendre rang à dater du 1er août 1897.

24 *juillet*. — M. **Rouville** (Henri), Ingénieur en Chef de 2e classe, est nommé Ingénieur en Chef de 1re classe, pour prendre rang à dater du 16 août 1897.

5° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Chardard** (Charles), Ingénieur en Chef de 1re classe, en congé renouvelable au service de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée	11 juillet 1897

6° DÉCISIONS DIVERSES.

8 *juillet* 1897. — M. **Menu** (Michel), Conducteur principal, attaché au service ordinaire du département de la Loire, est chargé de l'intérim du service ordinaire de l'arrondissement de Montbrison jusqu'à la désignation du successeur de M. l'Ingénieur **Péniguel**.

Décret du 19 *juillet* 1897. — Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des Travaux publics,

Vu les décrets des 13 octobre et 24 décembre 1851, portant organisation des Corps des Ponts et Chaussées et des Mines ;

Vu le décret du 30 octobre 1879, relatif au congé renouvelable des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Les situations des Ingénieurs des Ponts et Chaussées ou des Mines sont les suivantes :

L'activité ;
La disponibilité ;
Le congé illimité ;
Le retrait d'emploi.

Art. 2. — Le congé illimité est accordé, dans un intérêt public, par le Ministre des Travaux publics, aux Ingénieurs qui demandent à se retirer temporairement du service de l'État pour entrer, soit en France, dans des compagnies chargées de services publics pour l'État, les départements ou les communes, ou dans des compagnies minières, soit à l'étranger, dans des compagnies analogues, avec l'autorisation spéciale du Ministre des Affaires étrangères.

Le congé illimité ne peut être accordé qu'à l'Ingénieur qui compte au moins cinq ans de services effectifs à dater de sa promotion au grade d'Ingénieur ordinaire de 3e classe.

L'Ingénieur en congé illimité ne reçoit aucun traitement. Il conserve, mais seulement pendant cinq ans, ses droits à l'avancement et à la retraite, à charge d'effectuer les versements prescrits, à titre de retenue, par les lois et règlements, sur la totalité du traitement et des allocations qu'il touche de la compagnie à laquelle il est attaché.

Après cinq ans, l'Ingénieur en congé illimité est maintenu sur les cadres, mais le temps qu'il continue à passer en dehors du service de l'État ne lui compte ni pour l'avancement ni pour la retraite. Pendant tout ce temps, il ne fait plus de versements; il ne peut plus être promu à un grade ou à une classe supérieure.

Il ne peut obtenir le grade d'Inspecteur général que cinq ans après être rentré en activité.

Art. 3. — Les Ingénieurs actuellement en congé renouvelable seront soumis aux dispositions qui précèdent à partir de la promulgation du présent décret.

Ils pourront, en conséquence, être mis en congé illimité, et ne conserveront leurs droits à l'avancement que pendant cinq ans à partir de cette date.

Ils pourront, néanmoins, conserver leurs droits à la retraite en faisant les versements ci-dessus prescrits jusqu'à ce qu'ils aient rempli les conditions voulues pour obtenir leur pension.

Art. 4. — Le décret du 30 octobre 1879 est abrogé.

Art. 5. — Le Ministre des Travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Journal officiel* et inséré au *Bulletin des lois*.

Digitized by Google

23 *juillet* 1897. — **M. Ravel**, Agent Voyer d'arrondissement, est chargé, à la résidence de Castellane, des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Tourniaire**, Sous-Ingénieur, précédemment admis à faire valoir ses droits à la retraite, savoir :

1° Service ordinaire de l'arrondissement de Castellane ;

2° Deuxième arrondissement du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Zürcher** (ligne de Digne à Saint-André, de la borne 27,800 à Saint-André) ;

3° Deuxième arrondissement du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Périer** (ligne de Draguignan à Saint-André, partie comprise dans le département des Basses-Alpes).

M. Ravel remplira les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

24 *juillet*. — **M. Caméré** (Anatole), Inspecteur Général de 2e classe, est chargé du 14e arrondissement d'Inspection générale en remplacement de **M. Henry** (Edmond), admis à faire valoir ses droits à la retraite.

La mission spéciale ayant pour objet l'étude de l'amélioration des rivières par des barrages éclusés, précédemment confiée à **M. Caméré**, prend fin.

Idem. — **M. Arnaud** (Léon), Inspecteur Général de 2e classe, chargé de la direction du Contrôle des chemins de fer du Nord, est chargé de la direction du Contrôle des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée en remplacement de **M. Salva** (Auguste), précédemment nommé Inspecteur Général de 1re classe.

Idem. — **M. Pasqueau** (Alfred), nommé Inspecteur Général de 2e classe pour prendre rang à dater du 16 août 1897, est chargé de la direction du Contrôle des chemins de fer du Nord, en remplacement de **M. Arnaud** (Léon).

Idem. — **M. Debray** (Paul), Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé, à la résidence de Paris, du service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer du Midi, est adjoint à l'Inspecteur Général Directeur du Contrôle des chemins de fer d'Orléans, en remplacement de **M. Pasqueau.**

M. Debray cessera, d'ailleurs, ses autres attributions.

Idem. — **M. Dieulafoy** (Marcel), Ingénieur en Chef de 1re classe, adjoint à l'Inspecteur Général du Contrôle des chemins de fer de l'Ouest, et chargé, en outre, d'un service de chemin de fer, est chargé du service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer du Midi, en remplacement de **M. Debray.**

Digitized by Google

24 *juillet* 1897. — M. **Massé** (Albert), Ingénieur en Chef de 1re classe, chargé du service ordinaire et maritime du département de la Somme, est adjoint à l'Inspecteur Général du Contrôle des chemins de fer de l'Ouest, pour l'inspection et le contrôle des études et des travaux des lignes nouvelles en remplacement de M. **Dieulafoy**.

Il est également chargé du service du Contrôle d'études du raccordement de la ligne des Moulineaux avec les lignes de Paris au Mans et à Versailles (R. G.) et du service du Contrôle de travaux de la ligne du Pont de l'Alma à Courbevoie (moins la section comprise entre le Pont de l'Alma et les fortifications).

Idem. — M. **Dusuzeau** (Léon), Ingénieur ordinaire de 1re classe, en service détaché, Agent Voyer en Chef du département de la Somme, est chargé du service ordinaire et maritime du même département, en remplacement de M. **Massé**. Il conserve d'ailleurs ses fonctions d'Agent Voyer en Chef.

Il remplira les fonctions d'Ingénieur en Chef.

4 *août*. — M. **Roth** (Émile), Ingénieur ordinaire de 3e classe, à Honfleur, est chargé de l'intérim de l'arrondissement du Nord-Ouest du service maritime du département du Calvados, jusqu'à la désignation du successeur de M. l'Ingénieur **Chevalier**.

Idem. — M. **Olive** (Auguste), faisant fonctions d'Ingénieur à Vire, est chargé de l'intérim de l'arrondissement du Nord-Ouest du service ordinaire du département du Calvados jusqu'à la désignation du successeur de M. l'Ingénieur **Chevalier**.

II. — CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe les Commis des Ponts et Chaussées, déclarés admissibles, dont les noms suivent :

23 *juillet* 1897. — M. **Bertrand** (Talma), Loire-Inférieure, service ordinaire.

Digitized by Google

16 *août* 1897. — M. **Béquignon** (Adrien), Côtes-du-Nord, service ordinaire.

19 *août*. — M. **Chalopin** (Paul), Loiret, service ordinaire.

21 *août*. — M. **Jacquot** (Joseph), Meurthe-et-Moselle, service ordinaire.

2° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Guillemain** (Claude), Conducteur principal, Yonne, service du canal du Nivernais.....	16 août 1897
M. **Hoguet** (Joseph), Conducteur de 2e classe, en retrait d'emploi avec deux cinquièmes de traitement.....	1er sept. 1897
M. **Tournay** (Ludovic), Conducteur de 1re classe, détaché au service municipal de la Ville de Saint-Quentin.....	1er oct. 1897
M. **Lhotte** (Edmond), Conducteur de 1re classe, en congé renouvelable au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi.....	1er oct. 1897
M. **Alavaill** (Elie), Conducteur de 4e classe, en congé renouvelable, à Perpignan.....	1er oct. 1897
M. **Ravel** (Gilbert), Conducteur de 3e classe, en congé renouvelable pour raisons de santé....	1er oct. 1897
M. **Guibourgé** (Alfred), Conducteur principal, détaché au service municipal de la Ville de Paris.	1er oct. 1897
M. **Gauthier** (Séraphin), Conducteur de 1re classe, en disponibilité avec demi-traitement pour raisons de santé.....	1er nov. 1897

3° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Nebel** (Victor), Conducteur principal, détaché au service municipal de la Ville de Paris...	24 juillet 1897

4° DÉCISIONS DIVERSES.

29 *juillet* 1897. — M. **Dewismes** (Henri), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Nord, au service des voies navigables, passe au service maritime du même département.

Digitized by Google

29 *juillet* 1897. — M. **Pétro** (Florent), Conducteur de 4e classe attaché au service ordinaire du département de la Haute-Loire, passe, dans le département du Nord, au service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais.

3 *août*. — M. **Noël** (Jules), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de Meurthe-et-Moselle, au service du canal de la Marne au Rhin, passe au service ordinaire du département de la Marne.

10 *août*. — M. **Zigmann** (Eugène), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de la Haute-Saône, passe au service du canal de Montbéliard à la Haute-Saône, même département.

Idem. — M. **Walter** (Théodore), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département de la Haute-Saône, au service du canal de Montbéliard à la Haute-Saône, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Senglé** (Eugène), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département du Haut-Rhin, passe au service du canal de Montbéliard à la Haute-Saône, même département.

Idem. — M. **Pernot** (Paul), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Haute-Saône, au service du canal de Montbéliard à la Haute-Saône, passe au service ordinaire du département du Haut-Rhin.

Idem. — M. **Nédelec** (Albert), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de Seine-et-Marne, au service de la navigation de la Seine (1re section, 1re division), est nommé Contrôleur-Comptable de 3e classe.

11 *août*. — M. **Amat** (Jules), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département des Hautes-Alpes, passe au service ordinaire du département de Seine-et-Marne.

Idem. — M. **Pigelet** (Ernest), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Indre, passe au service ordinaire du département de Seine-et-Marne.

16 *août*. — M. **Girard** (Edmond), Conducteur de 2e classe, en congé renouvelable au service de la Société nouvelle du Canal de

Digitized by Google

Panama, est remis en activité et attaché, dans le département de la Loire-Inférieure, au service de la 3e section de la navigation de la Loire.

17 *août* 1897. — M. **Caire** (Léon), Conducteur de 4e classe, faisant fonctions de Contrôleur-Comptable au service du Contrôle de la voie et des bâtiments du réseau du Nord, à la résidence de Lille, est nommé Contrôleur-Comptable de 3e classe.

20 *août*. — M. **Moly** (Célestin), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Aveyron, passe au service ordinaire du département de la Haute-Loire.

21 *août*. — M. **Cantin** (Gilbert), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Allier, passe au service ordinaire du département de l'Indre.

26 *août*. — M. **Chateau** (Alfred), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département du Loiret, passe, dans le département de l'Yonne, au service du canal du Nivernais.

28 *août*. — M. **Dijos** (Raymond), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département du Lot, passe au service ordinaire du département de l'Indre.

Les Editeurs-Gérants : P. Vicq-Dunod et Cie.

TOURS. — IMPRIMERIE DESLIS FRÈRES.

LOIS.

(N° 177)

[21 juillet 1897]

Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique les travaux à exécuter par la ville de Paris pour le captage, la dérivation et l'adduction à Paris des eaux des sources dites des vallées du Loing et du Lunain.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Il sera procédé par les soins de la ville de Paris :

1° Au captage, dans la vallée du Loing, de deux sources situées sur le territoire de la commune de Saint-Pierre-les-Nemours (Seine-et-Marne) et dites « de Chintréauville et de la Joie »; de deux sources situées sur le territoire de la commune de Bourron (Seine-et-Marne) et dites « des Bignons et du Sel »; dans la vallée du Lunain, d'une source dite « de Villemer », située sur le territoire de la commune de ce nom (Seine-et-Marne), et de la source dite « Saint-Thomas », située dans le même département, sur le territoire de la commune de Gennevraye; lesdites sources appartenant à la ville de Paris;

2° A l'exécution des travaux nécessaires pour dériver et amener à Paris les eaux des sources précitées, conformément aux dispositions générales du projet dressé le 11 septembre 1893 par les ingénieurs du service municipal de Paris et soumis aux enquêtes dans les départements de Seine-et-Marne, Seine-et-Oise et de la Seine.

Les travaux de captage et d'adduction ci-dessus mentionnés sont déclarés d'utilité publique.

Art. 2. — La ville de Paris est autorisée à poursuivre l'expropriation des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des-

Digitized by Google

dits travaux, en se conformant aux dispositions de la loi du 3 mai 1841.

Art. 3. — La dépense sera entièrement supportée par la ville de Paris.

Art. 4. — La ville de Paris sera soumise aux conditions suivantes, stipulées dans l'intérêt de la navigation du canal du Loing et dans celui des communes auxquelles les sources fournissent l'eau :

I. — Elle restituera dans le bief du canal dit des Buttes, qui traverse la ville de Nemours, un volume d'eau égal à celui qu'elle lui aura enlevé par la dérivation des sources. Le volume à restituer sera obtenu au moyen d'une prise d'eau effectuée dans la rivière du Loing.

II. — Elle remettra à l'État, pour régler la susdite prise d'eau et pour maintenir le tirant d'eau de la partie de la voie navigable dite « Racle de Fromonville », des ouvrages convenablement établis et indépendants des moulins et usines existant actuellement sur la rivière du Loing.

III. — Pour faciliter le remplissage du canal à la suite des chômages, la ville de Paris devra tenir en réserve, d'une manière permanente, un volume d'eau de 200.000 mètres cubes, susceptible d'être versé à la voie navigable à un moment quelconque, en un point situé au-dessous de Nemours, sans entraver l'adduction des eaux des sources du Loing et du Lunain à Paris.

Les dispositions et les mesures à prendre à cet effet seront arrêtées par le Ministre des travaux publics, après conférences entre les représentants des services intéressés.

IV. — La ville de Paris supportera toutes les dépenses des travaux énumérés aux paragraphes 1, 2 et 3 du présent article; elle remboursera, en outre, à l'État, les frais occasionnés pour assurer l'étanchéité du barrage de Saint-Mammès, ainsi que le surcroît de dépenses annuelles résultant des installations et de la manœuvre des nouveaux ouvrages affectés au service du canal.

V. — La ville de Paris assurera à la ville de Nemours 800 mètres cubes d'eau de sources par jour et proposera à toutes les communes aux habitants desquelles les sources dérivées des vallées du Loing et du Lunain fournissent de l'eau des traités par lesquels ladite ville s'engagera à assurer à ces communes le volume d'eau correspondant aux besoins sus-indiqués et à le livrer, si elles le désirent, dans des ouvrages maçonnés comprenant : puisards, abreuvoirs et lavoirs couverts, lesquels seront exécutés par les soins et aux frais de la ville, à proximité des sources ou de leurs cours et aux endroits indiqués par les intéressés.

Digitized by Google

Art. 5. — La ville de Paris sera tenue d'indemniser des dommages résultant de la dérivation des sources du Loing et du Lunain les propriétaires et autres usagers qui se servent des eaux émanant de ces sources, soit pour la mise en mouvement de leurs moulins et usines, soit pour l'irrigation de leurs terres, soit pour toutes autres causes.

Ces indemnités seront réglées comme en matière de dommages résultant de l'exécution des travaux publics.

Art. 6. — Les droits des tiers, notamment ceux des communes en ce qui concerne les lavoirs et abreuvoirs communaux existants, sont expressément réservés.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

(N° 178)

[27 juillet 1897]

Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer d'Anduze à Saint-Jean-du-Gard.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer d'Anduze à Saint-Jean-du-Gard.

En conséquence, la concession de ce chemin de fer, faite à titre éventuel à la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée par la convention du 26 mai 1883, approuvée par la loi du 20 novembre suivant, est déclarée définitive dans les conditions prévues par ladite convention.

Art. 2. — Viendront en déduction des dépenses à la charge de l'État, pour l'établissement dudit chemin de fer, les subventions qui ont été ou qui seront offertes par les départements, les communes ou les propriétaires intéressés.

Art. 3. — Il est pris acte des offres faites :

1° Par le conseil général du Gard, dans sa séance du 29 avril 1897,

Digitized by Google

de fournir à l'État une subvention de 140.000 francs applicable aux dépenses d'acquisition des terrains nécessaires à l'établissement de la ligne ;

2° Par la commune de Saint-Jean-du-Gard, dans sa délibération du 25 avril 1897, de fournir à l'État une subvention de 2.000 francs par kilomètre de ligne à construire.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

(N° 179)

[27 juillet 1897]

Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer d'Oloron à Bedous.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement d'un chemin de fer d'Oloron à Bedous.

En conséquence, la concession de ce chemin de fer, faite à titre éventuel à la compagnie des chemins de fer du Midi par la loi du 17 juillet 1886, est déclarée définitive dans les conditions prévues par ladite loi.

Art. 2. — Viendront en déduction des dépenses à la charge de l'État, pour l'établissement dudit chemin de fer, les subventions qui ont été ou qui seront offertes par les départements, les communes ou les propriétaires intéressés.

Il est pris acte de l'engagement contracté par le conseil général des Basses-Pyrénées, au nom du département, dans sa délibération du 16 mai 1881, de payer à l'État la moitié du prix d'acquisition des terrains nécessaires à l'établissement de la ligne.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

Digitized by Google

(N° 180)

[28 juillet 1897]

Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, dans le département de Saône-et-Loire, de diverses lignes de chemins de fer d'intérêt local à voie étroite.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de Saône-et-Loire, d'un réseau de chemins de fer d'intérêt local à voie de 1 mètre de largeur entre les bords intérieurs des rails, comprenant les lignes suivantes :

1° Ligne de Bourbon-Lancy (gare Paris-Lyon-Méditerranée) à Toulon-sur-Arroux (gare de la ligne d'intérêt local de Digoin à Étang), avec voie à écartement normal de 1m,45 encadrant la voie étroite entre l'origine de la ligne et la voie projetée de Bourbon-Ville ;

2° Ligne d'Autun (gare Paris-Lyon-Méditerranée à Corcelles (vers la limite du département de la Nièvre) ;

3° Ligne de Mâcon (gare Paris-Lyon-Méditerranée) à Fleurville (gare Paris-Lyon-Méditerranée) ;

4° Ligne de Saint-Bonnet-Beaubéry (gare Paris-Lyon-Méditerranée) à Montceau-les-Mines (gare Paris-Lyon-Méditerranée) ;

5° Ligne de Saint-Marcel (gare Paris-Lyon-Méditerranée) à Saint-Martin-en-Bresse.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution desdites lignes ne sont pas accomplies dans un délai de trois ans à partir de la promulgation de la présente loi.

Art. 3. — Le département de Saône-et-Loire est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation des lignes dont il s'agit, comme chemins de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions :

Digitized by Google

1° En ce qui concerne la ligne de Bourbon-Lancy à Toulon-sur-Arroux et la voie normale à établir sur ladite ligne entre la gare de Bourbon-Lancy (Paris-Lyon-Méditerranée) et la gare projetée de Bourbon-Ville, des deux conventions passées, le 9 novembre 1896, entre le préfet de Saône-et-Loire, d'une part, et la compagnie de chemins de fer départementaux, d'autre part;

2° En ce qui concerne les lignes d'Autun à Corcelles, de Mâcon à Fleurville, de Saint-Bonnet-Beaubéry à Montceau-les-Mines, et de Saint-Marcel à Saint-Martin-en-Bresse, de la convention passée, le 9 novembre 1896, entre le préfet de Saône-et-Loire, d'une part, et MM. Coignet et Grosselin, ingénieurs civils, d'autre part, ainsi que de la série des prix et du cahier des charges annexés à cette convention.

Une copie certifiée conforme de ces conventions, série des prix et cahier des charges, restera annexée à la présente loi.

Art. 4. — Pour l'application des dispositions des articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880, le maximum du capital de premier établissement est fixé à la somme de 2.679.600 francs pour la ligne de Bourbon-Lancy à Toulon-sur-Arroux, et à la somme de 6.735.000 francs pour l'ensemble des quatre lignes d'Autun à Corcelles, de Mâcon à Fleurville, de Saint-Bonnet-Beaubéry à Montceau-les-Mines et de Saint-Marcel à Saint-Martin-en-Bresse.

Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor est fixé à 61.100 francs pour la ligne de Bourbon-Lancy à Toulon-sur-Arroux, et à 143.700 francs pour l'ensemble des quatre autres lignes.

Cette charge annuelle, de même que son remboursement ultérieur, sera calculée d'après les bases fixées aux conventions précitées du 9 novembre 1896 pour les frais d'exploitation, le capital de premier établissement et l'intérêt à servir à ce capital.

Dans tous les cas où, conformément aux dispositions desdites conventions, le département de Saône-et-Loire participerait aux recettes de l'exploitation, l'État viendrait, au prorata de sa subvention, en partage des bénéfices réalisés par le département.

Art. 5. — Il est interdit à la compagnie de chemins de fer départementaux, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation des lignes qui lui seront concédées, sans autorisation préalable, par décret délibéré en conseil d'État.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

Digitized by Google

Chemin de fer d'intérêt local de Bourbon-Lancy à Toulon-sur-Arroux.

AVENANT

A LA CONVENTION RELATIVE A LA LIGNE DE DIGOIN A ÉTANG.

L'an 1896, le 9 novembre,

Entre les soussignés :

M. Henri Arnaud, préfet du département de Saône-et-Loire, agissant au nom et pour le compte dudit département, en vertu :

De la loi du 10 août 1871 ;

De la loi du 11 juin 1880 ;

Des décrets des 6 août 1881 et 20 mars 1882 ;

Des délibérations du conseil général, en date des 25 avril et 5 novembre 1895,

D'une part ;

Et M. Zens, administrateur-directeur de la compagnie de chemins de fer départementaux, rue Louis-le-Grand, n° 5, à Paris, agissant au nom et pour le compte de ladite compagnie, en vertu de la délibération du conseil d'administration, en date du 18 mars 1893,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet de Saône-et-Loire concède à titre définitif à la compagnie de chemins de fer départementaux la construction et l'exploitation du chemin de fer d'intérêt local et à voie unique de 1 mètre de largeur entre les rails, de Bourbon-Lancy à Toulon-sur-Arroux.

Art. 2. — La compagnie concessionnaire exécutera et exploitera ce chemin de fer concédé comme un embranchement, en se conformant aux clauses et conditions de la convention et du cahier des charges de la ligne de Digoin à Étang (convention du 25 septembre 1890 approuvée par la loi du 5 janvier 1891), sauf les modifications et additions qui font l'objet du présent avenant. La compagnie fournira les capitaux nécessaires à la construction et à l'exploitation dudit embranchement. Après l'achèvement de la ligne, la compagnie réalisera par voie d'émission d'obligations les quatre cinquièmes du capital de premier établissement, le dernier cinquième étant supporté par le capital-actions déjà réalisé de la compagnie, ainsi qu'il a été procédé pour la ligne de Digoin à Étang.

A. — *Modifications apportées à la convention.*

Art. 3. — Les recettes de l'embranchement seront distinctes de celles de la ligne de Digoin à Étang.

Pour le calcul des insuffisances, l'intérêt du capital de premier établissement est fixé à 4,30 0/0, amortissement compris.

Digitized by Google

Le capital de premier établissement est fixé au maximum à 58.000 francs par kilomètre, sans que la longueur de la ligne puisse excéder 46km,200.

Les sommes portées en compte dans les limites de ce maximum comprendront :

1° Toutes les sommes que la compagnie aura dépensées dans un but d'utilité, pour les études, la construction et la mise en exploitation de la ligne et de ses dépendances;

2° Les trois cinquièmes de la dépense d'entretien de la voie et des terrassements, depuis l'ouverture à l'exploitation jusqu'au 31 décembre de l'année suivante ;

3° 14 0/0 du montant des dépenses portées en compte, en exécution des deux paragraphes qui précèdent, pour tenir compte à la compagnie de ses frais de constitution de capital, de ses frais généraux et dépenses d'administration centrale, intérêts et amortissement des capitaux pendant l'exécution des travaux.

La compagnie devra, dans le premier trimestre de chaque année, remettre au préfet du département le compte des dépenses de premier établissement dressé comme il est dit ci-dessus.

Ce compte sera complété dans le délai de trois mois à dater du 31 décembre de l'année qui suivra l'ouverture de la ligne à l'exploitation. Il sera, à dater du même jour, majoré, à titre de prime d'économie, de la moitié de la différence entre le montant des dépenses réelles de premier établissement et le chiffre maximum kilométrique prévu pour ces dépenses.

Les frais d'exploitation par kilomètre ne pourront être portés en compte pour une somme supérieure au chiffre résultant de la formule $1.400 + \frac{R}{2}$, pour trois trains par jour dans chaque sens, sauf pour le parcours de Bourbon-gare à Bourbon-ville qui sera desservi par quatre trains par jour dans chaque sens.

Les dépenses d'exploitation auxquelles s'applique ce maximum comprendront : les dépenses du service de la voie, de la traction et de l'exploitation, y compris l'entretien et le renouvellement de la voie et du matériel roulant, l'intérêt au taux de 4 0/0 des avances faites par la compagnie, pour les approvisionnements et pour solder les dépenses constatées en cas d'insuffisance du produit de l'exploitation, les impôts, patentes et frais de contrôle, les dépenses relatives aux accidents et aux incendies, sauf le cas de faute lourde de la compagnie ou de ses agents, enfin une majoration de 9 0/0 sur les dépenses qui viennent d'être énumérées pour frais généraux et dépenses d'administration centrale.

Si les dépenses d'exploitation ainsi calculées restent inférieures au maximum ci-dessus déterminé, la moitié de cet excédent sera attribuée à la compagnie à titre de prime d'économie.

Art. 4. — Le préfet se réserve le droit de prescrire à la compagnie des trains supplémentaires accidentels, moyennant une allocation spe-

Digitized by Google

ciale de 40 centimes par train kilométrique, que le département payera à la compagnie concessionnaire, étant entendu que ces trains accidentels ne pourront gêner le service ordinaire de l'embranchement.

B. — *Modifications apportées aux clauses du cahier des charges.*

Les articles ci-après désignés du cahier des charges sont modifiés comme suit :

TITRE I.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — L'embranchement de Bourbon à Toulon-sur-Arroux partira de la gare de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée à Bourbon-Lancy, sur la ligne de Cercy-la-Tour à Paray-le-Monial; il passera par ou près Bourbon-Lancy, Maltat, Cressy, Grury, Issy-l'Évêque et se raccordera, à Toulon-sur-Arroux, à la ligne de Digoin à Étang.

Art. 7, § 2. — La largeur des locomotives et des caisses des véhicules ainsi que de leur chargement ne dépassera pas 2m,50, et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celles des marchepieds latéraux, restera inférieure à 2m,50.

Art. 8. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 100 mètres.

Une partie droite de 40 mètres au moins devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum des déclivités est fixé à 31 millimètres par mètre.

Art. 9. — Le nombre et l'emplacement des stations ou haltes de voyageurs et des gares de marchandises seront arrêtés par le conseil général, sur les propositions du concessionnaire, après une enquête spéciale.

Il demeure toutefois entendu, dès à présent, que des stations seront établies dans les localités indiquées ci-après :

Bourbon-Lancy, Maltat, Cressy, Grury, Issy-l'Évêque, Montmort.

Les installations de toute nature seront réduites au strict nécessaire.

Dans les gares de jonction de la ligne d'intérêt local avec le réseau d'intérêt général, le concessionnaire établira des moyens de transbordement commodes pour les voyageurs et les marchandises.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 31. — Le paragraphe 11 de l'article 31 du cahier des charges est remplacé par le suivant :

Digitized by Google

« Le concessionnaire sera tenu, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière, notamment à l'arrêté de M. le préfet de Saône-et-Loire du 28 août 1895, pris en exécution de la circulaire de M. le Ministre des travaux publics du 12 décembre 1887, ledit arrêté étant conforme au modèle joint à la circulaire précitée. »

Art. 32. — Le nombre minimum de trains qui desserviront la ligne entière dans chaque sens est fixé à trois, sauf pour le parcours entre Bourbon-gare et Bourbon-ville qui sera desservi par quatre trains par jour dans chaque sens.

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 37. — Le deuxième paragraphe de l'article 37 du cahier des charges de la ligne de Digoin à Étang est remplacé pour la nouvelle concession par le paragraphe suivant :

« Dans ces deux cas la somme de 89.000 francs qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 66, à titre de cautionnement, deviendra la propriété du département et lui restera acquise. »

TITRE IV.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 66. — La somme à déposer à la Caisse des dépôts et consignations, pour former le cautionnement de l'entreprise, est fixée à 89.000 francs.

Fait double à Mâcon, les jour, mois et an que dessus.

Voie large entre Bourbon-gare et Bourbon-ville.

CONVENTION AVEC LE DÉPARTEMENT.

L'an 1896, le 9 novembre,

Entre les soussignés :

M. Henri Arnaud, préfet du département de Saône-et-Loire, agissant au nom et pour le compte dudit département, en vertu de :

1° La loi du 10 août 1871 ;

2° La loi du 11 juin 1880 ;

Digitized by Google

3° Les décrets des 6 août 1881 et 20 mars 1882;

4° La délibération du conseil général, en date du 25 avril 1895,

D'une part;

Et M. Zens, administrateur-directeur de la compagnie de chemins de fer départementaux, dont le siège est à Paris, rue Louis-le-Grand, n° 5, agissant au nom et pour le compte de ladite compagnie, en vertu de la délibération du conseil d'administration en date du 18 mars 1893.

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit:

EXPOSÉ.

Le département de Saône-et-Loire a concédé à la compagnie de chemins de fer départementaux la construction et l'exploitation du chemin de fer d'intérêt local, à voie de 1 mètre de largeur entre rails, de Bourbon-Lancy à Toulon-sur-Arroux.

La commune de Bourbon-Lancy ayant demandé que les wagons à voie normale en provenance ou à destination du réseau de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée puissent circuler dans les trains de la ligne à voie de 1 mètre, entre la gare de Bourbon (Paris-Lyon-Méditerranée) et la gare projetée de Bourbon-ville, le préfet du département et M. Zens, ès qualités, ont arrêté les dispositions suivantes :

Art. 1er. — La compagnie concessionnaire du chemin de fer d'intérêt local à voie de 1 mètre, de Bourbon-Lancy à Toulon-sur-Arroux, établira, sur la même plate-forme, depuis la gare de Bourbon (Paris-Lyon-Méditerranée) jusqu'à la gare de Bourbon-ville (projetée), une voie à largeur normale de 1m,45 entre les bords intérieurs des rails embrassant la voie étroite.

Art. 2. — La compagnie concessionnaire exécutera la voie normale entre les points ci-dessus désignés, en même temps que la voie de 1 mètre.

Les terrains seront acquis et les terrassements et les ouvrages d'art seront exécutés pour la voie normale.

La compagnie concessionnaire établira dans la gare de Bourbon de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, après accord avec cette dernière et après approbation de M. le Ministre des travaux publics, les voies et appareils à quatre rails qui seront nécessaires pour permettre la circulation des wagons à voie normale et à voie étroite entre ces deux gares.

Art. 3. — La compagnie exploitera le tronçon à quatre rails dans les mêmes conditions et suivant le même cahier des charges se rapportant à l'exploitation de la ligne à voie de 1 mètre de Bourbon-Lancy à Toulon-sur-Arroux.

Il est entendu toutefois que les wagons à voie normale en provenance ou à destination du réseau de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée qui circuleront sur la voie large de Bourbon (Paris-Lyon-Médi-

Digitized by Google

terranée) à Bourbon-ville, ou *vice versa*, seront intercalés dans les trains de la voie étroite et devront avoir un chargement complet ou être taxés comme tels. Les marchandises de détail seront transbordées à la gare de Bourbon (Paris-Lyon-Méditerranée).

Art. 4. — Le supplément de dépenses occasionné par l'établissement de la voie large restera exclusivement à la charge de la commune de Bourbon-Lancy qui, par convention du 1er mai 1895, s'est engagée envers la compagnie de chemins de fer départementaux à rembourser à cette dernière, dans les limites d'un maximum fixé à 108.815 francs le montant des dépenses réelles majorées de 14 0/0 pour frais généraux et dépenses d'administration centrale.

Art. 5. — Le produit des taxes perçues pour les wagons à voie normale qui circuleront sur le tronçon dont il est parlé aux articles qui précèdent sera porté intégralement au compte d'exploitation de la ligne entière de Bourbon-Lancy à Toulon-sur-Arroux au même titre que les recettes d'exploitation de ladite ligne.

Art. 6. — Les tarifs à appliquer pour le transport des marchandises par wagons complets sur le tronçon à voie normale seront les mêmes que les tarifs qui seront fixés pour les marchandises de même nature, transportées sur la ligne à voie étroite.

Toutefois les taxes ainsi déterminées seront majorées des taxes supplémentaires ou frais accessoires qui seraient légitimement imposés par la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée ou par l'administration, notamment pour la location par la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée des wagons à voie normale et pour la transmission des marchandises d'un réseau à l'autre.

Art. 7. — Il n'est rien changé aux dispositions arrêtées entre le département et la compagnie concessionnaire pour le calcul des frais d'exploitation, lesquels restent fixés à un maximum de 1.400 + R/2 par kilomètre pour la ligne entière de Bourbon (Paris-Lyon-Méditerranée) à Toulon-sur-Arroux.

Art. 8. — La présente convention, comme la convention principale de la ligne de Bourbon à Toulon, ne deviendra définitive que lorsqu'elle aura été approuvée par une loi.

Fait double à Mâcon, les jour, mois et an que ci-dessus.

Chemins de fer d'intérêt local de Saône-et-Loire.

CONVENTION.

L'an 1896, et le 9 novembre,

Entre les soussignés :

M. H. Arnaud, préfet de Saône-et-Loire, agissant au nom et pour le compte dudit département, en vertu :

Digitized by Google

1° De la loi du 10 août 1871 ;

2° De la loi du 11 juin 1880 ;

3° Des décrets des 6 août 1881 et 20 mars 1882 ;

4° Des délibérations du conseil général en date des 25 avril 1895 et 16 décembre 1895.

D'une part ;

Et MM. Coignet et Grosselin, ingénieurs civils, demeurant à Paris,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le département de Saône-et-Loire concède à MM. Coignet et Grosselin, qui acceptent, l'établissement et l'exploitation d'un réseau de chemin de fer, comprenant les lignes énumérées ci-après :

1° Ligne d'Autun à Corcelles ;

2° Ligne de Mâcon (gare Paris-Lyon-Méditerranée) à Fleurville ;

3° Ligne de Saint-Bonnet-Beaubéry à Montceau-les-Mines ;

4° Ligne de Saint-Marcel (gare Paris-Lyon-Méditerranée) à Saint-Martin-en-Bresse.

D'une manière générale les lignes seront établies et exploitées dans des conditions comparables à celles de la ligne de Digoin à Étang.

Cette concession, qui n'aura d'effet qu'en vertu de la loi à intervenir, approuvant le présent traité, est faite aux conditions suivantes :

Art. 2. — La construction de ces lignes ferrées sera faite par les concessionnaires ; elle comprendra la totalité des dépenses, travaux et fournitures d'objets immobiliers et mobiliers nécessaires au complet établissement et à l'exploitation des lignes énumérées ci-dessus, notamment :

Les études, la confection des avant-projets et des projets définitifs ;

Les terrains nécessaires à l'établissement de la plate-forme des chemins de fer, des stations et de toutes leurs dépendances, tels que déviations de routes, chemins ou cours d'eau et ateliers de réparations. Il est toutefois convenu que le sol des voies publiques de toute catégorie, nécessaires à l'assiette des lignes et de leurs dépendances, sera livré gratuitement aux concessionnaires. Le département leur cédera également gratuitement les terrains à occuper dans la propriété de l'asile départemental, à la sortie de Mâcon, par la ligne de Mâcon à Fleurville, conformément au plan de traverse soumis à l'enquête d'utilité publique ; les concessionnaires n'auront à leur charge que la réfection des clôtures et des soutènements dans les endroits où il en existe aujourd'hui.

Tous les travaux d'infrastructure, y compris l'appropriation du sol des voies publiques traversées ;

Tous les travaux de superstructure ;

Les ateliers de réparation du matériel ;

Le mobilier des gares ;

L'outillage des gares, de la voie et des ateliers ;

Tout le matériel fixe et roulant ;

Digitized by Google

Les frais de constitution de la société et du capital social qui seront fixés à 1 1/2 0/0 de la totalité des dépenses de construction telles qu'elles sont définies dans le présent article.

S'il était prescrit aux concessionnaires d'établir des clôtures en dehors des stations ou haltes, de placer des contre-rails soit dans les traverses des villes et des villages, soit aux passages à niveau et, enfin, de garder et de fermer certains passages à niveau, toutes les dépenses de premier établissement qui résulteraient de ces travaux supplémentaires seraient payées à part aux concessionnaires et en sus des prix maxima fixés à l'article 3.

Art. 3. — Les dépenses faites par les concessionnaires, pour l'exécution des diverses lignes du réseau, seront réglées dans les conditions suivantes :

Les travaux et fournitures seront comptés d'après les quantités réellement faites et aux prix unitaires de la série de prix ci-annexée.

En tout cas et quoi qu'il arrive, le montant du capital d'établissement admis en compte par ligne ne pourra pas dépasser les sommes suivantes pour chaque ligne :

1° Ligne d'Autun à Corcelles, 1.251.900 francs, correspondant à un maximum kilométrique de 53.500 francs ;

2° Ligne de Mâcon à Fleurville, 1.888.400 francs, correspondant à un maximum kilométrique de 53.000 francs, y compris une somme de 12.200 francs, pour adjonction des contre-rails qui pourra être prescrite dans la traverse de Mâcon, à compter en sus du maximum kilométrique ;

3° Ligne de Saint-Bonnet-Beaubéry à Montceau-les-Mines, 2.643.200 fr., correspondant à un maximum kilométrique de 59.000 francs ;

4° Ligne de Saint-Marcel à Saint-Martin-en-Bresse, 951.500 francs, correspondant à un maximum kilométrique de 55.000 francs.

Les frais des études faites par M. Jeancard seront compris dans le maximum des dépenses de premier établissement, pour le montant des sommes payées ou à payer par le département à M. Jeancard.

Dans le cas où ces chiffres maxima kilométriques ne seraient pas atteints, les dépenses d'établissement seraient augmentées, à titre de prime d'économie, de la moitié de l'écart entre ce maximum et le montant des dépenses justifiées conformément aux paragraphes précédents.

Art. 4. — Pendant l'exécution des lignes, il sera payé chaque mois, aux concessionnaires, des acomptes s'élevant aux trois quarts des dépenses constatées sur des états dressés conformément aux stipulations de l'article 3 et approuvés par le préfet.

Le total de ces acomptes ne pourra dépasser, pour chaque ligne, les trois quarts des maxima totaux et kilométriques fixés à l'article 3.

Art. 5. — Lorsqu'une ligne aura été l'objet d'une réception définitive, faite par les ingénieurs et approuvée par le préfet, le département payera aux concessionnaires le solde des sommes qui leur seront dues conformément aux articles 3 et 4, y compris la prime d'économie, s'il y a lieu, moins une somme de 25 0/0 de la totalité des dépenses qui

Digitized by Google

formera la part contributive des concessionnaires dans les dépenses de construction des lignes.

Cette part contributive sera fournie par les concessionnaires au moyen du capital-actions de la société qu'ils devront constituer, conformément à l'article 12 de la présente convention, et des obligations que cette société sera autorisée à émettre conformément aux dispositions de la loi du 11 juin 1880.

Art. 6. — Le département payera chaque année aux concessionnaires les intérêts à 4 0/0 de la somme constituant leur part contributive dans les dépenses d'établissement, plus l'amortissement pendant le temps restant à courir depuis le jour où les dépenses à la charge des concessionnaires auront été constatées, conformément à l'article 4, jusqu'à l'expiration de la concession.

Ces payements se feront par semestre. Toutefois les annuités échéant en cours de construction ne seront payées aux concessionnaires qu'au moment de la mise en exploitation des lignes auxquelles elles se rapportent. En cas de déchéance, le payement des annuités serait suspendu, et aucun remboursement ne serait dû aux concessionnaires pour la partie non amortie du capital fourni par eux.

Art. 7. — L'exploitation sera faite par les concessionnaires sur la base du remboursement des dépenses réellement faites, dans les limites du maximum défini ci-après, avec prime d'économie.

Il sera fait pour l'ensemble des lignes un compte unique pour la détermination des recettes et des dépenses kilométriques et du maximum de ces dépenses.

Pour cet ensemble de lignes, les dépenses kilométriques d'exploitation ne pourront être portées en compte pour une somme supérieure à la valeur F, calculée par la formule :

$$F = 1.200 + \frac{R}{2},$$

dans laquelle R représente la recette brute kilométrique (impôts déduits).

Les dépenses d'exploitation auxquelles s'applique ce maximum comprendront toutes les dépenses, notamment les frais d'exploitation et d'entretien, les frais généraux, locaux, l'intérêt au taux de 4 0/0 des avances faites par le concessionnaire pour les approvisionnements et pour solder les dépenses constatées en cas d'insuffisance du produit de l'exploitation, les impôts, patentes et frais de contrôle, les frais de constitution du capital et les dépenses d'administration centrale.

Si les dépenses d'exploitation ainsi calculées et comprenant le prélèvement prévu à l'article 10 pour le renouvellement de la voie et du matériel fixe et roulant restent inférieures au maximum ci-dessus déterminé, les deux tiers de l'excédent seront attribués aux concessionnaires à titre de prime d'économie, tant que la recette brute, impôts déduits, ne dépassera pas 2.800 francs. Pour les recettes supérieures à 2.800 francs,

Digitized by Google

les concessionnaires recevront seulement, à titre de prime, la moitié des économies réalisées sur le maximum, sans que ladite somme puisse être inférieure à celle qui serait revenue aux concessionnaires si la recette brute eût été de 2.800 francs seulement, avec les mêmes dépenses.

Le préfet aura le droit de prescrire aux concessionnaires des trains supplémentaires accidentels, moyennant une allocation spéciale de 40 centimes par kilomètre, que le département payera aux concessionnaires et sous réserve que ces trains accidentels ne gêneront pas le service ordinaire des lignes.

Art. 8. — La longueur de chaque ligne sera déterminée par un chaînage continu ayant pour extrémités les axes des bâtiments des voyageurs dans les stations extrêmes, ou, à leur défaut, les axes des trottoirs à établir pour le service des voyageurs.

Toutefois la longueur admise en compte ne pourra dépasser :

Pour la ligne d'Autun à Corcelles, 23^{km},400 ;

Pour la ligne de Mâcon à Fleurville, 35^{km},400 ;

Pour la ligne de Saint-Bonnet à Montceau, 44^{km},800 ;

Pour la ligne de Saint-Marcel à Saint-Martin, 17^{km},300.

Art. 9. — En ce qui concerne les dépenses et les recettes d'exploitation, les sommes auxquelles auront droit les concessionnaires, calculées suivant l'article 7 ci-dessus, et y compris la prime d'économie s'il y a lieu, seront prélevées par eux chaque année, lors du règlement des comptes, sur les recettes brutes, impôts déduits, des lignes concédées.

Si ces recettes sont insuffisantes pour faire face à ce prélèvement, les insuffisances par rapport au total du prélèvement à effectuer seront à la charge des concessionnaires jusqu'au moment où elles pourront leur être remboursées comme il est dit ci-après.

Si les recettes sont supérieures au prélèvement à faire par les concessionnaires, y compris la prime d'économie, s'il y a lieu, l'excédent sera d'abord employé à couvrir les insuffisances des exercices précédents, avec intérêt simple à 4 0/0 l'an. Le surplus sera versé annuellement au département, après arrêt des comptes présentés conformément aux prescriptions du décret du 20 mars 1882.

Art. 10. — Les concessionnaires seront autorisés à porter en compte dans les dépenses annuelles d'exploitation, une somme de 200 francs par kilomètre, afin de constituer un fonds de réserve pour le renouvellement de la voie et du matériel fixe et roulant.

Ce prélèvement sera obligatoire à partir de la cinquième année, tant qu'il n'élèvera pas les dépenses au-dessus du maximum F, fixé à l'article 7, jusqu'à ce que le fonds de réserve atteigne 2.000 francs par kilomètre ou soit complété de nouveau lorsqu'il aura été entamé pour l'exécution de travaux de renouvellement.

Le fonds de réserve sera déposé dans une caisse agréée par le département, soit en valeurs mobilières acceptées par le département ; les revenus en seront touchés par les concessionnaires.

Digitized by Google

En fin de concession ou en cas de déchéance, la partie disponible du fonds de réserve sera partagée par moitié entre les concessionnaires et le département.

Art. 11. — Le département demeurera chargé de rembourser l'État de ses avances à l'époque et dans les conditions fixées par l'article 15 de la loi du 11 juin 1880, et touchera les subventions de l'État versées en exécution de la même loi.

Art. 12. — Avant la mise en exploitation du réseau, les concessionnaires seront tenus de constituer une société anonyme spéciale aux chemins de fer de Saône-et-Loire.

Cette société devra être agréée par le conseil général de Saône-et-Loire.

Elle sera substituée aux concessionnaires et deviendra solidairement responsable avec eux, vis-à-vis du département, de tous les engagements contractés avec ce dernier, dans les conditions qui seront édictées par le conseil d'État.

Cette substitution devra être approuvée par un décret du conseil d'État, suivant les dispositions de l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 13. — La présente concession est faite aux charges, clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé, à l'exécution desquelles MM. Coignet et Grosselin s'engagent d'une façon formelle.

Le cahier des charges est conforme au cahier des charges type annexé au décret du 6 août 1881, sauf les modifications introduites par les articles 16 *bis*, 16 *ter*, 16 *quater*, 19, 26, 32, 33, 41, 57 et 66 *bis*.

Art. 14. — La validité de la présente convention est subordonnée à la déclaration d'utilité publique et à l'obtention par le département des subventions de l'État au taux résultant de la loi du 11 juin 1880, pour l'application de laquelle les frais kilométriques d'exploitation seront calculés comme il est dit à l'article 7.

Art. 15. — Les concessionnaires s'engagent à n'employer que du personnel français et du matériel fixe et roulant de provenance française.

Art. 16. — Les frais de timbre et d'enregistrement du présent traité et du cahier des charges annexé, calculés selon l'article 24 de la loi du 11 juin 1880, seront supportés par les concessionnaires.

SÉRIE DE PRIX.

PREMIÈRE PARTIE. — Infrastructure.

I. — *Frais d'études.*

Frais d'études. — Le kilomètre de chemin de fer concédé :

Sur accotement	1.000
En déviation	1.000

Digitized by Google

II. — *Terrains.*

Terrains. — Les dépenses réelles d'acquisition de terrains seront comptées avec une majoration de 15 0/0 pour frais généraux et frais d'administration.

III — *Travaux.*

1° Terrassements, déblais de toute nature en déviation ou en accotement de routes, y compris transport et emploi. — Le mètre cube 2

2° Travaux accessoires sur les parties en déviation, règlement, perrés, gazonnages dans les talus, assainissements : le kilomètre de chemin de fer en déviation 1.000

3° Rectification de routes, chemins et cours d'eau, passages à niveau, passages de desserte et chemins ruraux : le kilomètre de chemin de fer concédé 650

4° Établissement de banquettes en gazon pour séparer la voie de la chaussée, caniveaux, réfection des chaussées et empierrements, enfin tous les travaux accessoires sur les routes et chemins empruntés par le chemin de fer, non compris les terrassements nécessaires pour la préparation de la plate-forme : le kilomètre de chemin de fer établi sur routes et chemins ... 2.200

5° Ouvrages d'art. — Buse de 30 centimètres de diamètre : le mètre linéaire 10

Aqueducs dallés ou voûtés, la longueur étant mesurée sur le radier :

De 40 centimètres d'ouverture jusqu'à 60 centimètres, le mètre. 70
De 60 centimètres d'ouverture jusqu'à 1 mètre, le mètre..... 120
De 1 mètre d'ouverture jusqu'à 1m,50, le mètre 150
De 1m,60 d'ouverture jusqu'à 2 mètres, le mètre..... 200
Ponceaux de 3 mètres d'ouverture, voûtés ou T. M., l'un 3.500
Ponceaux de 4 mètres d'ouverture, voûtés ou T. M., l'un.... 4.500
Ponceaux de 5 mètres d'ouverture, voûtés ou T. M , l'un.... 5.500
Ponceaux de 6 mètres d'ouverture, voûtés ou T. M., l'un.... 6.000

6° Un grand pont de 50 mètres..... 60.000

7° Clôtures dans les stations et les déviations, le mètre linéaire de clôture 2

DEUXIÈME PARTIE. — Superstructure.

I. — *Voie et matériel fixe.*

1° Voie en acier, en rails Vignole, de 20 kilogrammes le mètre linéaire, posés sur traverses en chêne de 1m,60 × 0m,18 × 0m,12, espacées

Digitized by Google

de 0m,85 d'axe en axe, y compris éclisses de 7 kilogrammes la paire, boulons d'éclisse en fer ou en acier de 260 grammes, tirefonds de 280 grammes, fourniture de ballast, pose et consolidation jusqu'à parfait bourrage des traverses.

Par mètre linéaire :

En déviation	20
En accotement	21
En rails noyés empierrés	25
En rails noyés pavés	42
2° Changements, croisements de voie, par appareil en plus-value des voies, l'un	500
3° Plaques tournantes pour wagons de 3 mètres à 3m,50 de diamètre, l'une	1.800
4° Ponts à bascule de deux tonnes, l'un	2.000
5° Plaques tournantes pour machines, l'une	5.000
6° Grues fixes de six tonnes, l'une	6.000
7° Alimentation d'eau, l'une	8.000
8° Outillage de l'atelier de réparations et des dépôts de la traction, par kilomètre de chemin de fer concédé	1.000
9° Outillage et mobilier de l'exploitation et de la voie, par kilomètre de chemin de fer concédé	500
10° Ligne télégraphique ou téléphonique, le kilomètre	450

II. — *Stations.*

Stations avec bâtiments de voyageurs, de 45 mètres carrés de surface couverte, avec salle d'attente et logement pour un employé, halle, quai et cour, l'une	14.000
Halte-abri avec petit quai économique, l'une	4.000
Remises à machines, en bois, avec dortoir, pour une machine.	4.000
Remises à machines, en bois, avec dortoir, pour deux machines	7.000
Installations générales de la traction comprenant :	
Ateliers de réparations, remises à voitures et magasins, par ligne	30.000
Travaux de raccordement, suivant devis des compagnies, majoré de 12 0/0	(Mémoires)

TROISIÈME PARTIE. — Matériel roulant.

Locomotive du poids de 17 tonnes à vide, et de 21 à 22 tonnes en ordre de marche, l'une	33.000
Voitures à voyageurs, l'une	6.000
Voitures-fourgons contenant le compartiment des postes, l'une	5.000

Digitized by Google

Wagons à bestiaux, couverts, l'un	3.500
Wagons-tombereaux, l'un	2.500
Wagons plats, l'un	2.000
Grue roulante de 5 tonnes, l'une	7.000
Freins à vide continu à installer sur les machines, par machine	1.700
Freins à vide à huit sabots pour voitures ou fourgons, l'un	1.000
Freins à vide à quatre sabots pour voitures, fourgons et wagons, l'un	700
Boyaux et raccords dont seront munis les wagons pour les communications de l'appareil de la machine, avec les voitures et les fourgons (conduite blanche), l'un	200
Pièce de rechange, par ligne	10.000

Paris, le 9 novembre 1896.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Les chemins de fer d'intérêt local qui font l'objet du présent cahier des charges comprennent les lignes suivantes :

1° Ligne d'Autun (gare Paris-Lyon-Méditerranée) à la station de Corcelles;

2° Ligne de Mâcon (gare Paris-Lyon-Méditerranée) à Fleurville (gare Paris-Lyon-Méditerranée);

3° Ligne de Saint-Bonnet-Beaubéry à Montceau-les-Mines (gare Paris-Lyon-Méditerranée);

4° Ligne de Saint-Marcel (gare Paris-Lyon-Méditerranée) à Saint-Martin-en-Bresse.

Art. 2. — Les travaux devront être commencés dans un délai de deux mois après la date approbative des projets définitifs. Ils seront poursuivis de telle façon que le réseau entier soit livré à l'exploitation deux ans après l'approbation des derniers projets définitifs qui pourront être présentés ligne par ligne.

Art. 3 à 8. — *Comme au type.*

Art. 9. — Le nombre et l'emplacement des stations ou haltes de voyageurs et des gares de marchandises seront arrêtés par le conseil général, sur les propositions du concessionnaire, après une enquête spéciale.

Il demeure toutefois entendu, dès à présent, que des stations ou haltes seront établies dans les localités indiquées ci-après :

(A fixer par le conseil général après enquête.)

Digitized by Google

Toutes les stations et gares seront munies d'un bâtiment de voyageurs comportant le logement d'un agent (homme ou femme) à poste fixe et constamment à la disposition du public, et une salle d'attente pour les voyageurs.

Les haltes auront un abri couvert et clos de trois côtés, avec un petit quai de chargement économique.

Dans les gares de jonction des lignes d'intérêt local avec le réseau d'intérêt général, le concessionnaire établira des moyens de transbordement commodes pour les voyageurs et les marchandises.

Si, pendant l'exploitation, de nouvelles stations, gares ou haltes sont reconnues nécessaires, d'accord entre le préfet et le concessionnaire, il sera procédé à une enquête spéciale.

L'emplacement en sera définitivement arrêté par le conseil général, le concessionnaire entendu.

Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par le préfet, le concessionnaire entendu; si la sécurité publique l'exige, le préfet pourra, pendant le cours de l'exploitation, prescrire l'établissement de nouvelles gares d'évitement, ainsi que l'augmentation des voies dans les stations et aux abords des stations.

Le concessionnaire sera tenu, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre au préfet les projets de détail de chaque gare, station ou halte, lesquels se composeront :

1° D'un plan à l'échelle de 1/500° indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords ;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de 1 centimètre par mètre ;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiés.

Art. 10 à 18. — *Comme au type.*

Art. 19. — Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront en acier et du poids de 20 kilogrammes au moins par mètre courant sur les voies de circulation.

L'espacement moyen des traverses sera au plus de 85 centimètres d'axe en axe.

Le reste comme au type (*).

(*) Voir le type, *Ann.* 1882, p. 264, et *Journal officiel* du 1er août 1897.

Digitized by Google

DÉCRETS.

(N° 181)

[21 mai 1897]

Décret portant approbation d'une convention passée entre le maire du Havre et la Compagnie du tramway funiculaire de la Côte-Sainte-Marie, au Havre.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,
Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvées la convention passée, le 5 décembre 1896, entre le maire du Havre, au nom de la ville, et la compagnie du tramway funiculaire de la Côte-Sainte-Marie, ainsi que la clause additionnelle à l'article 23 du cahier des charges ci-dessus visé, stipulée par ladite convention, laquelle restera annexée au présent décret.

TARIF MODIFICATION.

Entre les soussignés :

1° M. Ch. Cherfils, adjoint au maire de la ville du Havre, agissant en cette qualité et au nom de ladite ville, en vertu des délibérations prises par le conseil municipal dans ses séances des 26 février et 28 octobre 1896, d'une part ;

2° MM. Gervais (Henri), Bouteleux (Alexandre), Boulorais (Jean), Thadhomme (Paul) et Oger (Alexandre-Jean), président et membres du conseil d'administration de la Société anonyme « la Compagnie du Tramway funiculaire de la Côte-Sainte-Marie », agissant au nom de ladite Société d'autre part ;

Il a été convenu que l'article 23 du cahier des charges du 11 juillet 1895, annexé au traité de concession en date du même jour et au

Digitized by Google

décret du 22 août suivant, déclarant d'utilité publique l'établissement, dans la ville du Havre, d'une ligne de tramways à traction funiculaire, pour le transport des voyageurs et des bagages entre la rue de Normandie et la rue de l'Abbaye, sera complété par la disposition additionnelle ci-après :

« Pendant une durée minimum de deux années, à compter du décret approbatif de la présente clause, et tant que la ville du Havre n'exigera pas le retour aux précédents tarifs, le concessionnaire pourra percevoir les prix ci-dessous pour le transport des voyageurs, ces prix étant soumis aux mêmes conditions d'impôt et de partage entre le péage et le transport :

« Montée, 15 centimes ;

« Descente, 10 centimes ;

« Aller et retour, 20 centimes. »

Les frais de timbre et d'enregistrement de la présente convention seront à la charge de la Société concessionnaire.

Fait et signé double au Havre, le 5 décembre 1896.

(N° 182)

[25 mai 1897]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Dordogne, d'une ligne de tramway entre Périgueux et Vergt.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Dordogne, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway, à traction de locomotives à vapeur, destinée au transport des voyageurs et des marchandises entre Périgueux et Vergt.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de quatre ans à partir de la date du présent décret.

Digitized by Google

Art. 2. — Le département de la Dordogne est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 5 mai 1897, entre le préfet de la Dordogne, au nom du département, et la compagnie des chemins de fer du Périgord pour l'exploitation du tramway susmentionné, conformément aux conditions des titres II, IV, V et VI du cahier des charges précité.

Ladite convention ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Pour l'application des articles 15 et 36 de la loi du 11 juin 1880 et 12 du règlement d'administration publique du 20 mars 1882, le maximum du capital de premier établissement de la ligne de tramway mentionnée à l'article 1er est fixé à la somme totale de 1.170.000 francs.

Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor est fixé à 23.825 francs pour la ligne entière.

Dans tous les cas où, conformément à l'article 9 de la convention d'exploitation ci-dessus visée, le département participerait aux recettes de l'exploitation, l'État viendrait, au prorata de sa subvention, en partage des bénéfices réalisés par le département.

Art. 5. — Il est interdit à la compagnie des chemins de fer du Périgord, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation des lignes qui lui sont concédées ou rétrocédées ou de la ligne objet du présent décret sans y avoir été préalablement autorisée par décret délibéré en conseil d'État.

L'an 1897, et le 5 mai,

Entre les soussignés :

M. Mascle, préfet de la Dordogne, agissant au nom et pour le compte du département de la Dordogne, en vertu des délibérations du conseil général, en date des 28 août 1895 et 27 avril 1897,

D'une part ;

Et M. de Wandre, ingénieur, directeur général de la compagnie des chemins de fer du Périgord, agissant au nom de ladite compagnie en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués par le conseil d'administration, les 8 août 1895 et 25 septembre 1896,

D'autre part ;

Digitized by Google

Ont été faites et acceptées les conventions suivantes :

Art. 1er. — Le département de la Dordogne, qui est en instance pour obtenir la concession de la ligne de tramway de Périgueux à Vergt, confie à la compagnie des chemins de fer du Périgord, tout ce qui concerne l'entretien et l'exploitation de ladite ligne. Cet entretien et cette exploitation devront être faits suivant les prescriptions applicables de la loi du 11 juin 1880, des décrets des 6 août 1881 et 20 mars 1882 et à charge par la compagnie fermière de s'assujettir, aux lieu et place du département, aux clauses des titres II, IV, V et VI du cahier des charges de la concession.

Le présent traité d'affermage, qui n'aura d'effet qu'en vertu du décret à intervenir l'approuvant, est fait en outre aux conditions suivantes :

Art. 2. — *Construction.* — Le département de la Dordogne construira à ses frais la ligne faisant l'objet de la présente convention suivant les conditions du titre Ier du cahier des charges ci-annexé de la concession, la mettra en état d'exploitation et en fera la remise à la compagnie, dont la prise de possession sera constatée par un procès-verbal contradictoire de livraison. Cette construction comprendra les acquisitions de terrains, l'établissement (infrastructure et superstructure) de la ligne et de ses dépendances, la ligne téléphonique, le matériel fixe des gares et stations.

Art. 3. — *Travaux complémentaires.* — Les travaux complémentaires de premier établissement que le département jugera convenable d'exécuter resteront à sa charge exclusive.

Ceux qui seront demandés par la compagnie et arrêtés d'un commun accord entre la compagnie et le département seront exécutés aux frais de ce dernier ; mais la compagnie payera au département 4 0/0 par an du montant de ces travaux, depuis le 1er janvier qui suivra leur achèvement jusqu'à la fin du bail.

A la fin de chaque exercice, le capital d'établissement, comprenant les dépenses de construction et celles des travaux complémentaires, sera, la compagnie entendue, arrêté par le préfet et notifié à la compagnie.

Art. 4. — *Usage commun des gares de Périgueux et du dépôt des Jalots.* — Les bâtiments qui seraient reconnus nécessaires dans les gares de Périgueux et du dépôt des Jalots, par suite de l'augmentation du trafic provenant de l'exploitation de la ligne de Périgueux à Vergt, seront exécutés par le département et à ses frais. En fin de bail, ces bâtiments resteront la propriété exclusive du département, qui aura le droit de les enlever, à charge par lui de remettre les lieux en leur état primitif.

Art. 5. — *Matériel roulant.* — La compagnie fournira de ses propres deniers le matériel roulant, l'outillage et le mobilier des gares et stations, y compris les appareils téléphoniques et l'outillage des ateliers de réparation.

Le matériel roulant comprendra au moins deux locomotives du type

Digitized by Google

mis en circulation sur les lignes de Périgueux à Saint-Pardoux et de Périgueux à Saint-Yrieix, deux voitures à voyageurs de 1re classe à boggies ou à boîtes radiales, avec compartiment spécial pour le service de la poste et fourgon à bagages, deux voitures de 2e classe à boggies ou à boîtes radiales, les types de ces voitures devant être approuvés par le département; quinze wagons à marchandises de différents types semblables à ceux employés sur les lignes exploitées par la compagnie dans le département.

Tous ces véhicules seront munis de deux freins, l'un continu, l'autre du système à vis se manœuvrant à la main.

Si, en cours d'exploitation, la nécessité d'une troisième locomotive est reconnue, d'accord entre le département et la société fermière, elle sera fournie par la société.

En fin de bail, tout ce que la compagnie aura fourni en exécution du présent article restera sa propriété exclusive, sous réserve des droits que pourrait exercer le département en vertu de l'article 17 de la présente convention, qui affecte ledit matériel au cautionnement de la compagnie, et de ceux qui lui sont conférés par l'article 13 de la même convention.

Art. 6. — *Redevance annuelle à payer par le département.* — Le département payera au fermier, à partir du jour de l'ouverture à l'exploitation et pendant toute la durée du bail, à titre d'intérêt et de part d'amortissement, 4,50 0/0 du montant des dépenses mises à sa charge par l'article précédent. S'il est livré une troisième locomotive, le département payera le même intérêt du montant de la valeur réelle de cette locomotive à partir du jour de la livraison et pendant toute la durée du bail.

Les fournitures effectuées par la compagnie ne seront portées en compte que pour leur valeur réelle résultant des factures et pièces justificatives.

Il est stipulé que le montant des dépenses résultant des paragraphes 1, 2 et 3 de l'article 5 ne pourra dépasser 170.000 francs. Le compte des dépenses faites par le fermier en vertu de l'article 5 sera clos le 31 décembre de l'année qui suivra celle de l'ouverture de la ligne à l'exploitation. Dans le cas prévu par le paragraphe 4 du même article, le compte supplémentaire des dépenses sera arrêté à la date de l'entrée en service de la troisième locomotive.

Si, au cours du bail, le développement du trafic exige, en dehors de la troisième locomotive dont il est parlé plus haut, une augmentation du matériel roulant, le fermier sera tenu de fournir à ses frais le matériel supplémentaire, sans que le département ait à lui payer l'intérêt de la dépense qui en résultera.

Art. 7. — *Dépenses d'exploitation.* — La compagnie prend à sa charge les dépenses d'exploitation, de quelque nature qu'elles soient; elle s'engage notamment à supporter les sujétions imposées par les articles 12, 13, 14 et 15 du cahier des charges de la concession.

Digitized by Google

Art. 8. — *Vérification et contrôle.* — La vérification et le contrôle des dépenses et recettes se feront conformément aux règles posées par le décret du 20 mars 1882, en ce qui concerne le compte d'exploitation.

Art. 9. — *Exploitation. — Partage des recettes.* — L'exploitation sera faite aux risques et périls de la compagnie fermière dans les conditions prévues à l'article 4 de la convention du 4 décembre 1886 annexée au décret du 21 décembre 1886, qui a déclaré d'utilité publique l'établissement des lignes de tramways de Périgueux à Saint-Pardoux-la-Rivière et de Périgueux à la Juvénie.

Toutefois, pour la ligne de Périgueux à Vergt, le partage des excédents de recettes par moitié avec le département et le rétrocessionnaire se fera à partir d'une recette de 2.500 francs, impôts déduits, par kilomètre et par an.

Art. 10. — *Fonds de renouvellement.* — Sur l'annuité due par le département à la compagnie en vertu de l'article 6, il sera prélevé, à partir du 1er janvier qui suivra l'ouverture de la ligne à l'exploitation, une somme de 200 francs par kilomètre pour constituer un fonds spécial de renouvellement, jusqu'à concurrence de 1.500 francs par kilomètre exploité.

Ce fonds spécial, qui est la propriété de la compagnie, dont elle percevra les revenus, sera constitué, à son choix, soit en titres de rentes de l'État français, soit en obligations des six grandes compagnies de chemins de fer, qui seront déposés à la Banque de France.

Ce fonds devra être, au besoin, rétabli chaque année.

La compagnie n'y pourra toucher que d'accord avec le préfet et exclusivement pour les travaux de grosses réparations, de renouvellement et de réfection.

En fin de bail, en cas de résiliation ou de déchéance, le département retiendra, s'il y a lieu, sur ce fonds spécial, les sommes nécessaires pour remettre toute la ligne en état normal d'entretien.

Art. 11. — *Longueur.* — La longueur de la ligne sera fixée par un chaînage continu ayant pour extrémités les axes des bâtiments des gares extrêmes (Francheville et Vergt).

La recette kilométrique s'obtiendra en divisant par cette longueur la recette brute de la ligne, y compris la recette correspondant aux parcours effectués au-delà de la place Francheville, pour les marchandises en provenance ou à destination de la gare d'Orléans ou du port de la Cité.

Art. 12. — *Provenance du matériel. — Personnel.* — La compagnie s'engage à n'employer dans son exploitation que du matériel construit en France et à n'utiliser que des Français comme agents de son exploitation.

Art. 13. — *Durée.* — La durée de la présente convention est fixée à vingt-cinq ans à partir de l'ouverture de la ligne à l'exploitation ; elle continuera ensuite par tacite reconduction, avec faculté pour chacune des parties d'y mettre fin en prévenant l'autre un an à l'avance.

A l'époque fixée pour la fin du traité d'affermage, le fermier sera tenu de remettre en bon état au département la voie ferrée et tous les immeubles qui lui auront été livrés dans les conditions prévues par les articles 2 et 3 du traité d'affermage ; il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant de ladite voie, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, bureaux d'attente et de contrôle, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme du traité d'affermage, le département aura le droit de saisir les revenus du tramway et de les employer à rétablir en bon état la voie ferrée et ses dépendances si le fermier ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, le département se réserve le droit de les reprendre en totalité ou pour telle partie qu'il jugera convenable, à dire d'experts, mais sans pouvoir y être contraint. La valeur des objets repris sera payée au fermier dans les six mois qui suivront l'expiration de la concession et la remise du matériel au département.

Le département sera tenu, si le fermier le requiert, de prendre, en outre, les matériaux combustibles et approvisionnements de tous genres sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts ; et, réciproquement, si le département le requiert, le fermier sera tenu de céder ces approvisionnements de la même manière. Toutefois, le département ne pourra être obligé de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du tramway pendant six mois.

Art. 14. — *Éviction du fermier.* — Dans le cas de rachat par l'État et d'éviction du fermier, l'indemnité qui peut être due à ce dernier sera réglée conformément au paragraphe 3 de l'article 11 de la loi du 11 juin 1880, si cette éviction a eu lieu avant l'expiration des quinze premières années de l'exploitation. Si cette éviction a lieu après l'expiration des quinze premières années de l'exploitation, l'annuité payée par l'État, et calculée conformément aux paragraphes 3, 4, 5 et 6 de l'article 19 du cahier des charges annexé à la présente convention, sera répartie entre le département et le fermier proportionnellement à la moyenne des parts de recettes qui auront été attribuées à chacun d'eux pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat aura été effectué.

Art. 15. — *Déchéance.* — Faute par le fermier d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent traité, par le cahier des charges y annexé et par le règlement d'administration publique du 6 août 1881, il encourra la déchéance, qui sera prononcée par le Ministre des travaux publics, après mise en demeure, sauf recours au conseil d'État par la voie contentieuse.

Si le fermier était déchu de sa concession des lignes de Périgueux à Saint-Pardoux et de Périgueux à la Juvénie, il serait déchu par cela

Digitized by Google

même de tous les droits qui lui sont conférés par la présente convention.

Art. 16. — *Frais de contrôle.* — La somme que le fermier doit verser chaque année à la date du 1er janvier, afin de pourvoir aux frais de contrôle, sera calculée d'après le chiffre de 50 francs par kilomètre de voie concédée.

Le premier versement aura lieu dans le mois qui suivra l'ouverture de la ligne à l'exploitation et sera calculé au prorata du temps écoulé depuis la date de cette ouverture jusqu'au 31 décembre de la même année.

Tous ces versements auront lieu à la caisse du trésorier-payeur général de la Dordogne.

Art. 17. — *Cautionnement.* — Le cautionnement du fermier sera constitué :

1° Par le matériel roulant fourni en exécution de l'article 5 du présent traité. La fourniture de ce matériel sera constatée par un procès-verbal de réception ;

2° Par le fonds spécial de réserve prévu à l'article 10 de ladite convention.

En outre, le cautionnement réalisé pour les lignes de Périgueux à la Juvénie et de Périgueux à Saint-Pardoux sera également affecté à la garantie des obligations contractées par le fermier en vertu du présent traité et du cahier des charges y annexé.

En cas de déchéance, ce cautionnement deviendra la propriété du département.

En fin de bail ou en cas d'éviction, si le fonds de réserve défini à l'article 10 était insuffisant pour la remise en état normal d'entretien de la ligne, la somme nécessaire pour parfaire cette remise en état serait obtenue par une vente aux enchères du matériel jusqu'à réalisation de ladite somme, ou par un prélèvement sur celle à verser par le département pour la valeur du matériel s'il le gardait, conformément à la faculté que lui donne l'article 13 de la présente convention.

Art. 18. — *Election de domicile.* — La compagnie fermière sera tenue de maintenir son domicile à Périgueux pendant toute la durée du traité d'affermage. Dans le cas où elle ne se conformerait pas à cette clause, toute notification ou signification à lui adresser sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de la Dordogne.

Art. 19. — *Jugement de contestations.* — Seront soumises au Ministre des travaux publics et tranchées par lui, sauf recours en cas de besoin à la juridiction compétente, le département et la compagnie entendus, toutes les difficultés qui pourraient s'élever entre le département et la compagnie, à l'occasion :

1° De la livraison de la ligne ;

2° De la détermination des travaux complémentaires demandés par la compagnie et de l'évaluation du maximum de ces travaux ;

3° De la détermination des travaux qu'il y aurait lieu d'exécuter en

Digitized by Google

vertu de l'article 4 du présent traité (gare de Périgueux et dépôt des Jalots) ;

4° De la quantité de véhicules nécessaires pour les besoins du trafic et de la fourniture d'une troisième locomotive ;

5° Des travaux d'entretien, de grosses réparations ou de réfections ;

6° De la détermination et de l'évaluation des travaux qui seront jugés nécessaires, en fin de bail et dans le cas de résiliation ou de déchéance pour remettre la ligne en état normal d'entretien.

Les autres contestations relatives à l'interprétation et à l'application de la présente convention, à l'exception de celles dont le règlement est stipulé par le décret du 20 mars 1882, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture de la Dordogne, sauf recours au conseil d'État.

Art. 20. — *Durée de validité.* — Au cas où la ligne ne serait pas livrée à la compagnie dans le délai de trois ans à partir de la date du décret d'utilité publique, la présente convention sera considérée comme nulle et non avenue si l'une ou l'autre des parties contractantes en fait la demande.

Art. 21. — *Enregistrement.* — La compagnie s'engage à acquitter les frais de timbre, d'enregistrement et d'expédition, ainsi que tous autres frais accessoires auxquels pourrait donner lieu la présente convention.

Fait double à Périgueux, le 5 mai 1897.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — La ligne de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs et des marchandises.

La traction aura lieu par locomotives à vapeur.

Art. 2. — La ligne ira de Périgueux à Vergt, par ou près Coulounieix, le Pont-du-Cern, Notre-Dame-de-Sanilhac, Église-Neuve, et empruntera les voies publiques ci-après désignées :

Route nationale n° 21 ; chemin de grande communication n° 6.

Dans les parties où ces chemins présenteront des rampes supérieures au maximum fixé à l'article 5, le tracé sera établi en déviation.

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de six mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être commencés dans un délai d'un an à partir de la même date. Ils seront poursuivis et terminés de telle façon que la ligne soit livrée à l'exploitation dans un délai de trois ans.

Digitized by Google

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre.

La largeur des locomotives et des caisses des véhicules, ainsi que de leur chargement, ne dépassera pas 2m,10, et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celles des marchepieds latéraux, restera inférieure à 2m,10; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 3m,75.

Dans les parties à deux voies la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 1m,70.

Art. 5. à 10. — *Comme au type.*

Art. 11. — Les voitures devront s'arrêter aux stations et haltes. Celles-ci seront construites économiquement et semblables à celles adoptées pour les lignes de Périgueux à la Juvénie et de Périgueux à Saint-Pardoux.

Le nombre et l'emplacement des gares, stations et haltes seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs. Il est toutefois entendu, dès à présent, qu'il sera établi des stations ou des haltes pour le service des voyageurs, suivant les indications ci-après :

2 stations : Notre-Dame-de-Sanilhac et Vergt ;

5 haltes : Saint-Georges, Coulounieix, le Cern, Eglise-Neuve, le Breuilh.

Le reste comme au type (*).

(N° 183)

[27 mai 1897]

Décret portant déclaration d'utilité publique et concession à la compagnie de l'Ouest du raccordement de la gare au champ de courses de Maisons-Laffitte.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'établissement d'un embranchement de la ligne de

(*) Voir le type *Ann.* 1882, p. 292, et *Journal officiel* du 2 juin 1897.

Digitized by Google

Paris au Havre, sur l'hippodrome de Maisons-Laffitte, conformément aux indications du plan ci-dessus visé, qui restera annexé au présent décret.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux ne sont pas terminées dans un délai de cinq ans.

Art. 3. — Est approuvé le traité intervenu, le 22 mai 1897, entre le Ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, et la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

Un exemplaire de ce traité restera annexé au présent décret.

CONVENTION.

Entre le Ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État et sous la réserve de l'approbation des présentes par décret délibéré en conseil d'État,

D'une part ;

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de compagnie des chemins de fer de l'Ouest, ladite compagnie représentée par MM. J. Delarbre, président, et Delessert, vice-président du conseil d'administration, élisant domicile au siège de ladite société, à Paris, 20, rue de Rome, et agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par délibération du conseil d'administration, en date du 4 février 1897, et conformément à l'approbation donnée par l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires du 31 mars 1897.

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le Ministre des travaux publics, au nom de l'État, concède à la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, qui accepte, un embranchement à établir entre la ligne de Paris au Havre et l'hippodrome de Maisons-Laffite, de manière à reporter en dehors de la station de Maisons-Laffite le service de réception et d'expédition et des courses.

L'embranchement, qui aura une longueur de 3km,300 environ, sera construit à travers la forêt de Saint-Germain, conformément aux dispositions générales de l'avant-projet dressé par la compagnie, en date du 17 septembre 1895.

La concession est faite aux conditions du cahier des charges et des conventions générales qui régissent le réseau de la compagnie, sauf les modifications ci-après :

1° La circulation des trains pourra n'avoir lieu que les jours de courses ;

2° Il n'y aura pas de service de petite vitesse.

Digitized by Google

Art. 2. — Les travaux nécessaires à l'établissement de l'embranchement ayant le caractère de travaux complémentaires que la compagnie des chemins de fer de l'Ouest peut être autorisée à exécuter en vertu de la convention du 17 juillet 1883, approuvée par la loi du 20 novembre de la même année, les dépenses qui seront faites pour l'établissement et l'exploitation dudit embranchement, ainsi que les recettes qui en proviendront, seront comprises dans les comptes de l'exploitation complète du réseau, et l'imputation en sera faite conformément aux dispositions de ladite convention.

Art. 3. — Les travaux devront être exécutés dans le délai de trois ans à partir de l'approbation des projets définitifs par le Ministre des travaux publics.

Art. 4. — Les frais d'enregistrement de la présente convention seront supportés par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

Fait en double expédition, a Paris, le 22 mai 1897.

(N° 184)

[27 mai 1897]

Rapport adressé au Président de la République par le Ministre des finances, suivi d'un décret portant modification au décret du 9 novembre 1853, relatif aux fonctionnaires admis à faire valoir leurs droits à la retraite.

Monsieur le Président,

Aux termes de l'article 47 du décret du 9 novembre 1853, rendu pour l'exécution de la loi du 9 juin précédent, les fonctionnaires admis à faire valoir leurs droits à la retraite peuvent être maintenus momentanément en activité, mais seulement dans le cas où l'intérêt du service l'exige.

Cette disposition trop restrictive ne permet pas de remédier à la situation défavorable dans laquelle se trouvent les fonctionnaires civils, lorsque, étant admis à la retraite, ils quittent leur emploi et ne reçoivent aucune rémunération de l'État pendant les délais nécessaires à la liquidation de leur pension.

Au cours de la discussion du budget de 1897, l'attention avait été appelée sur ce point, et le Gouvernement avait pris l'engagement d'améliorer, par une modification de l'article 47 du décret de 1853, la situation des fonctionnaires admis à la retraite.

Digitized by Google

Il ne saurait être question de créer en leur faveur un droit absolu de continuer dans tous les cas leurs fonctions postérieurement à leur admission à la retraite.

D'une part, en effet, pour tous les agents qui ont un maniement de deniers ou de matière, la liquidation de la pension ne peut être effectuée que sur la production d'un certificat de non-débet, ce qui implique la cessation des fonctions. D'autre part, il n'est pas possible d'autoriser le maintien provisoire en activité de fonctionnaires admis à la retraite, soit par suite d'invalidité, soit par suite d'accident ou d'infirmités, puisque, dans ces divers cas, le droit à une pension exceptionnelle n'est ouvert, aux termes de la loi 1853, que si l'intéressé a été reconnu hors d'état de continuer ses fonctions.

La modification qu'il y aurait lieu d'apporter à l'article 47 du décret du 9 novembre 1853 aurait donc pour but de maintenir en activité, dans les limites compatibles avec l'intérêt du service, les fonctionnaires admis à la retraite pour ancienneté, afin de restreindre au minimum le délai qui s'écoule entre la cessation de leurs fonctions et le premier payement des arrérages de leur pension.

La prolongation des services, pour les agents en instance de pension, serait ainsi la règle pour l'avenir. La cessation immédiate des fonctions, dès que l'admission à la retraite est prononcée, deviendrait, au contraire, l'exception.

Avantageuse aux serviteurs de l'État, cette mesure aura, en outre, pour effet de réduire dans une certaine proportion les charges de la dette viagère.

Telles sont, Monsieur le Président, les considérations qui m'ont amené à préparer le projet de décret ci-joint, qui a été adopté par le conseil d'État et que j'ai l'honneur de soumettre à votre haute sanction.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'hommage de mon profond respect.

Le Ministre des finances,
Georges COCHERY.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des finances,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Digitized by Google

Art. 1er. — L'article 47 du décret du 9 novembre 1853 est modifié ainsi qu'il suit :

« Le fonctionnaire admis à faire valoir ses droits à la retraite pour ancienneté, par application des paragraphes 1 et 2 de l'article 5 de la loi du 9 juin 1853, continue à exercer ses fonctions jusqu'à la délivrance de son brevet de pension, à moins de décision contraire rendue sur sa demande ou motivée soit sur la suppression de son emploi, soit par l'intérêt du service.

« Après la délivrance de son brevet de pension, il peut encore, lorsque l'intérêt du service l'exige, être maintenu momentanément en activité.

« En cas de prolongation de ses services, conformément aux deux paragraphes précédents, il ne peut y avoir lieu à un supplément de liquidation, et la jouissance de la pension part du jour de la cessation effective du traitement.

« Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux fonctionnaires tenus de produire un certificat de non débet. »

Art. 2. — Le présent décret ne sera appliqué qu'aux fonctionnaires admis à faire valoir leurs droits à la retraite après sa promulgation.

(N° 185)

[19 juillet 1897]

Décret relatif aux congés illimités accordés aux Ingénieurs (*).

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des Travaux publics,

Vu les décrets des 13 octobre et 24 décembre 1851, portant organisation des Corps des Ponts et Chaussées et des Mines ;

Vu le décret du 30 octobre 1879, relatif au congé renouvelable des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Les situations des Ingénieurs des Ponts et Chaussées ou des Mines sont les suivantes :

(*) Ce décret est applicable aux Conducteurs.

Digitized by Google

L'activité ;
La disponibilité ;
Le congé illimité ;
Le retrait d'emploi.

Art. 2. — Le congé illimité est accordé, dans un intérêt public, par le Ministre des travaux publics, aux ingénieurs qui demandent à se retirer temporairement du service de l'État pour entrer, soit en France, dans des compagnies chargées de services publics pour l'État, les départements ou les communes, ou dans des compagnies minières, soit à l'étranger, dans des compagnies analogues, avec l'autorisation spéciale du Ministre des Affaires étrangères.

Le congé illimité ne peut être accordé qu'à l'ingénieur qui compte au moins cinq ans de services effectifs à dater de sa promotion au grade d'Ingénieur ordinaire de 3e classe.

L'ingénieur en congé illimité ne reçoit aucun traitement. Il conserve, mais seulement pendant cinq ans, ses droits à l'avancement et à la retraite, à charge d'effectuer les versements prescrits, à titre de retenue, par les lois et règlements, sur la totalité du traitement et des allocations qu'il touche de la compagnie à laquelle il est attaché.

Après cinq ans, l'ingénieur en congé illimité est maintenu sur les cadres, mais le temps qu'il continue à passer en dehors du service de l'État ne lui compte ni pour l'avancement ni pour la retraite. Pendant tout ce temps, il ne fait plus de versements; il ne peut plus être promu à un grade ou à une classe supérieure.

Il ne peut obtenir le grade d'Inspecteur général que cinq ans après être rentré en activité.

Art. 3. — Les ingénieurs actuellement en congé renouvelable seront soumis aux dispositions qui précèdent à partir de la promulgation du présent décret.

Ils pourront, en conséquence, être mis en congé illimité, et ne conserveront leurs droits à l'avancement que pendant cinq ans à partir de cette date.

Ils pourront, néanmoins, conserver leurs droits à la retraite en faisant les versements ci-dessus prescrits jusqu'à ce qu'ils aient rempli les conditions voulues pour obtenir leur pension.

Art. 4. — Le décret du 30 octobre 1879 est abrogé.

Art. 5. — Le Ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Journal officiel* et inséré au *Bulletin des lois*.

Digitized by Google

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT.

(N° 186)

[12 juin 1896]

Travaux publics. — Marché. — Demande de résiliation. — Cahier des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (Sieur Perrot.)

Art. 33. — Résiliation. Augmentation non justifiée d'un sixième, sur les estimations du devis, sans rabais; non-lieu à résiliation pour renchérissement de la main-d'œuvre, alors que les dépenses effectives des travaux exécutés après la demande en résiliation n'ont pas été inférieures de moins d'un sixième aux estimations, telles qu'elles ressortent, sans tenir compte du rabais d'adjudication de l'application du prix du bordereau primitif et de ceux du bordereau supplémentaire établi pour des fournitures qui ont remplacé celles prévues au devis.

— Production de pièces demandées. Rejet: les unes sont jointes au dossier, et les autres ne sont pas utiles au jugement de l'affaire.

SUR LES CONCLUSIONS *du sieur Perrot tendant à l'apport des pièces énumérées dans son mémoire du 28 mai 1892 :*

Considérant que, parmi ces pièces, les unes sont jointes au dossier et que les autres ne sont pas utiles pour le jugement de l'affaire ;

AU FOND :

Considérant que le sieur Perrot a, le 29 janvier 1879, demandé la résiliation de son marché par application de l'article 33 des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866 ; que, cette demande ayant été rejetée par l'administration, il a conclu devant le conseil de préfecture, son entreprise étant alors terminée, à ce qu'il fût reconnu qu'il avait droit à la résiliation à la date où il l'avait demandée et à l'allocation d'une indemnité pour les travaux exécutés postérieurement à cette date ;

Digitized by Google

Considérant que l'article 33 ci-dessus mentionné dispose que, « si, pendant le cours de l'entreprise, les prix subissent une augmentation telle que la dépense totale des ouvrages restant à exécuter d'après le devis se trouve augmentée d'un sixième comparativement aux estimations du projet, le marché peut être résilié sur la demande de l'entrepreneur »;

Considérant qu'il résulte des dispositions de cet article que l'augmentation qu'il prévoit doit être établie par rapport aux dépenses prévues, calculées en appliquant les prix du marché, sans tenir compte du rabais de l'adjudication ;

Considérant, d'autre part, qu'il a été jugé par la décision du Conseil d'État statuant au contentieux, du 7 août 1886, que le prix de la pierre de Lessines, dont la fourniture a remplacé une autre fourniture prévue, ayant été réglé d'après les éléments des prix de l'adjudication, ce prix supplémentaire devait être assimilé à ceux qui font partie du marché primitif et que, en conséquence, les experts devraient comprendre la fourniture de la pierre de Lessines dans le compte dont la vérification leur avait été soumise ;

Considérant que, en présence de cette décision et de la disposition de l'article 33 des clauses et conditions générales, interprétée comme il a été dit ci-dessus, c'est avec raison que les experts ont recherché si les dépenses effectives des travaux exécutés après la demande en résiliation étaient supérieures de plus d'un sixième aux estimations du projet, telles qu'elles ressortent de l'application des prix du bordereau primitif et de ceux du bordereau supplémentaire pour la pierre de Lessines, sans tenir compte du rabais de l'adjudication;

Considérant qu'il résulte des constatations de l'expertise aussi bien que de toute l'instruction que, en tenant même pour exacts les chiffres indiqués par l'entrepreneur comme représentant ses dépenses effectives, l'augmentation de la dépense par rapport aux estimations du projet n'a jamais atteint un sixième; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a décidé que le sieur Perrot n'était pas fondé à réclamer l'application à son projet de l'article 33 précité ; qu'il y a donc lieu de rejeter sa requête et de laisser à sa charge les frais de l'expertise et les dépens par lui exposés... (La requête du sieur Perrot est rejetée.)

Digitized by Google

(N° 187)

[12 juin 1896]

Travaux publics. — Travaux exécutés par le syndicat de la vallée d'Authion. — Décompte. — Cahier des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (Sieur Vergnioux.)

Art. 49. Intérêts du solde du décompte alloués trois mois après la date de la réception définitive des travaux et non du jour de la demande (IV).

Fourniture supplémentaire de mortier employé à la surface de certains ouvrages et pour la dégradation des joints. Rejet d'une demande d'indemnité : le surcroît de mortier nécessité par les irrégularités dans la surface de certains ouvrages a été compris dans le métrage des travaux et, d'autre part, aucun ordre n'a été donné à l'entrepreneur pour le travail des dégradations des joints dans des conditions entraînant l'emploi de mortier supplémentaire (II).

II. Sur les chefs de réclamations *relatifs à la fourniture supplémentaire de mortier employé à la surface du perré sous-jacent, à la dégradation des joints et au nettoyage préalable de ce perré :*

Considérant, d'une part, qu'il est établi que ce surcroît de mortier nécessité par les irrégularités dans la surface des tuffeaux a été compris dans le métrage des travaux ; que, d'autre part, l'entrepreneur ne justifie d'aucun ordre qui lui aurait prescrit de faire le travail de dégradation des joints dans des conditions qui entraînaient l'emploi de mortier supplémentaire ; qu'enfin, le paiement du nettoyage à vif du perré était compris dans les prix 14 et 16 du bordereau des prix ;

I et III (Questions de fait. Griefs non justifiés) ;

IV. *Sur les conclusions du recours incident en ce qui concerne les intérêts :*

Considérant que la réception provisoire des travaux a eu lieu le 12 juillet 1890 et que la réception définitive ne pouvait avoir lieu avant le 12 juillet 1891 ; que, en conséquence, et par application de l'article 49 des clauses et conditions générales déclarées applicables à l'entreprise, en vertu de l'article 38 du cahier des charges qui lui est spécial, le sieur Vergnioux n'aurait droit aux

intérêts du solde dû par le syndicat de l'Authion qu'à partir du 12 octobre 1891, et que, par suite, l'arrêté du conseil de préfecture doit être réformé en ce qu'il a décidé que les intérêts de la somme de 3.580 francs par lui allouée à l'entrepreneur courraient à partir du 21 février 1891, jour de la demande ;

V. *Sur les intérêts des intérêts ;*

VI. *Sur les frais d'expertise....*

(La requête du sieur Vergnioux est rejetée. L'indemnité de 3.580 francs allouée au sieur Vergnioux, par l'arrêté du conseil de préfecture en date du 10 mars 1892, ne portera intérêt qu'à partir du 12 octobre 1891. Les intérêts de ladite somme de 3.580 francs seront capitalisés seulement à la date du 29 décembre 1894, pour produire eux-mêmes intérêts. Les dépens devant le conseil de préfecture, y compris les frais d'expertise, sont mis par moitié à la charge du sieur Vergnioux et du syndicat d'Authion. Les dépens du recours principal et du recours incident seront supportés par le sieur Vergnioux).

(N° 188)

[12 juin 1896]

Travaux publics. — Décompte. — Expertise. — (Sieur Antoniotti.)

Retard dans la remise des plans. Rejet d'une demande d'indemnité, par application du cahier des charges.

Travaux supplémentaires. Demande de prix nouveaux. Décidé que l'entrepreneur devait être rémunéré de ces travaux, d'après le cahier des charges, par le paiement des journées d'ouvriers employés, du loyer et de l'entretien du matériel, et qu'aucun prix ne figurant au devis, ni pour la journée d'ouvrier, ni pour le loyer du matériel, il y avait lieu d'ordonner une expertise pour fixer les prix.

Travaux exécutés dans des conditions plus onéreuses que celles prévues au devis. Rejet d'une demande d'indemnité : l'entrepreneur a exécuté les travaux contrairement aux ordres de l'administration.

Sur les conclusions de l'entrepreneur tendant à obtenir l'alloca-

Digitized by Google

tion de prix nouveaux fixés au mètre cube et par experts à raison des travaux supplémentaires nécessités par des éboulements imprévus de roches :

Considérant que ces travaux étaient de ceux qui devaient être imputés sur la somme à valoir et qu'une partie de cette somme leur était même affectée d'une façon spéciale ; que, dans ces conditions, l'Administration est fondée à soutenir que, par application de l'article 25 du cahier des charges, l'entrepreneur doit en être rémunéré par le paiement des journées d'ouvriers employés, du loyer et de l'entretien du matériel, mais qu'aucun prix ne figurant au devis, ni pour la journée d'ouvrier, ni pour le loyer du matériel, il y a lieu, en présence du désaccord des parties et conformément aux dispositions de l'article 25, d'ordonner une expertise à l'effet de fixer ces prix ;

Sur les conclusions du requérant tendant à obtenir le paiement des travaux commencés au profil n° 7, pour exécuter la route en encorbellement :

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'à la date du 25 juillet 1893, avant que l'entrepreneur n'ait attaqué le profil n° 7, l'agent forestier qui surveillait les travaux a remis au chef de chantier du sieur Antoniotti une copie de ce profil indiquant que, dans cette partie du tracé, la route devait être ouverte en déblai ; que, sans tenir compte de cette prescription, le requérant continua le percement de la route en encorbellement; que, dans ces conditions, il n'est pas fondé à réclamer le montant de travaux exécutés contrairement aux indications des dessins, qui avaient été remis à son représentant, et qu'il ne saurait en aucun cas se prévaloir du fait que cet agent aurait négligé de l'avertir personnellement de l'ordre dont s'agit ; que, dès lors, c'est avec raison que sa réclamation sur ce point a été rejetée par le conseil de préfecture ;

Sur les conclusions de l'entrepreneur tendant à l'allocation d'une indemnité pour retard dans la remise des plans :

Considérant qu'il résulte des dispositions de l'article 19 du cahier des charges que l'entrepreneur ne peut exiger à l'avance une copie des plans du projet lorsqu'il s'agit de travaux de routes; qu'il est établi par l'instruction que les ordres de service et les indications nécessaires à l'exécution des travaux lui ont toujours été donnés en temps utile par l'administration, et que, dans ces conditions, il n'est pas fondé à réclamer l'allocation de dommages-intérêts... (Avant de faire droit au fond sur les réclamations de l'entrepreneur relatives au paiement des travaux impré-

vus de déblais de rocher, il sera procédé par un seul expert, si les parties s'entendent pour la désignation d'un expert unique, sinon par trois experts nommés l'un par le Ministre de l'Agriculture, l'autre par le sieur Antoniotti, l'autre par le président de la section du contentieux du Conseil d'État, à une expertise à l'effet de fixer, conformément aux dispositions de l'article 25 du cahier des charges, les prix applicables au paiement des journées d'ouvriers ainsi qu'au loyer et à l'entretien du matériel. A défaut par une partie d'effectuer la désignation de son expert dans le délai de trois mois à dater de la notification de la présente décision, il y sera pourvu d'office par le président de la section du contentieux. Les experts prêteront serment soit devant le secrétaire du contentieux, soit devant le vice-président du conseil de préfecture du département de la Drôme ; ils devront déposer leur rapport dans le délai de trois mois à partir de la prestation de serment.)

(N° 189)

[12 juin 1896]

Travaux publics communaux. — Construction d'un presbytère. — Travaux exécutés différents de ceux prévus au devis. — Rabais d'adjudication. — (Fabrique de la commune de la Forêt-Fouesnant.)

Travaux exécutés différents de ceux prévus au devis. — Le prix de ces travaux est dû à l'entrepreneur, alors que les nouveaux plans et devis lui ont été remis d'accord avec le conseil de fabrique par l'architecte et que c'est sur les ordres de celui-ci que l'entrepreneur a exécuté les modifications résultant du nouveau devis, ainsi que d'autres travaux imprévus dont l'utilité a été reconnue.

Prix nouveau. — Rabais d'adjudication. — Le rabais doit être appliqué au prix des travaux imprévus, alors qu'en fait les prix fixés pour ces travaux ont été établis de façon à supporter le rabais de l'entreprise, tout en restant suffisamment rémunérateur.

Digitized by Google

(N° 190)

[12 juin 1896]

Travaux publics. — Occupation temporaire. — Formalités préalables. — Loi du 29 décembre 1892. — (Ministre des travaux publics contre Société des Marais de Vix, de Maillé, de Maillezais et de Doix.)

Lorsque le propriétaire d'un terrain, que l'État voulait occuper temporairement, s'est rendu à la convocation qui lui a été adressée conformément à l'article 5 de la loi du 29 décembre 1892, pour faire reconnaître l'état des lieux à occuper, ses réserves contre les constatations qui pourraient être faites constituent un désaccord nécessitant l'intervention du conseil de préfecture; c'est donc à tort que celui-ci déclare irrégulière la nomination d'un expert faite par son vice-président, à l'effet de procéder à la constatation de l'état des lieux avant l'occupation et renvoie l'administration à faire dresser un constat des lieux contradictoirement avec un représentant de la société, propriétaire du terrain, ledit représentant désigné d'office par le maire.

Vu le recours du Ministre des travaux publics, tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler un arrêté en date du 21 juin 1894, par lequel le conseil de préfecture du département de la Charente-Inférieure, saisi de difficultés relatives à l'occupation temporaire de terrains pour l'approfondissement du canal de desséchement des marais de Vix, de Maillé, de Maillezais et de Doix, et la reconstruction du pont-canal du Gouffre, travaux que l'État se proposait d'exécuter en vue de faciliter la navigation sur la rivière de Vendée, a décidé qu'il n'y avait lieu en l'état, l'administration n'ayant pas suivi la procédure de l'article 7 de la loi du 29 décembre 1892, de statuer sur ses conclusions tendant à faire procéder à une constatation avant l'occupation de l'état des parcelles à occuper dans une forme différente de celle prévue par l'article précité, et donné acte à la Société des Marais de Vix de l'exception de propriété soulevée par elle, tant en ce qui concerne le canal qu'en ce qui touche le pont du gouffre ; — *Ce faisant, attendu* que l'ingénieur en chef des ponts et chaussées a, conformément aux

dispositions de l'article 5 de la loi du 29 décembre 1892, invité les représentants autorisés de la société à assister, le 4 mai 1894, à la visite des parcelles à occuper et à procéder contradictoirement à la constatation de l'état des lieux avant l'occupation ; qu'il résulte du procès-verbal dressé à ladite date que les membres de la commission qui administre la Société des marais de Vix se sont rendus à cette convocation ; que, dès lors, et bien que ces administrateurs se soient bornés à protester contre l'occupation des parcelles désignées dans l'arrêté préfectoral et contre les opérations en vue desquelles on les avait convoqués sans vouloir y prendre part autrement que pour faire constater le niveau des eaux du canal, il n'y avait lieu à l'application de l'article 7 de la loi précitée qui dispose que, à défaut par le propriétaire de se faire représenter sur les lieux, le maire lui désigne d'office un représentant pour opérer contradictoirement avec celui de l'administration ; qu'en effet la Société des marais de Vix avait été représentée sur les lieux par ses administrateurs et que, dès lors, on ne se trouvait pas dans le cas prévu par l'article précité ; que, en raison de la nécessité de commencer les travaux dans un bref délai pour les exécuter pendant le chômage de la rivière, l'administration a demandé au président du conseil de préfecture, de nommer un expert pour procéder à la constatation de l'état des lieux avant l'occupation, constatation qui n'avait pu être faite contradictoirement par suite des circonstances ci-dessus rappelées ; que cette demande a été à bon droit accueillie, la procédure instituée par la loi du 29 décembre 1892 n'étant pas applicable, et que c'est à tort que le conseil de préfecture a, par l'arrêté attaqué, déclaré irrégulière la mesure d'instruction ordonnée par son président ;

Considérant qu'aux termes de l'article 5 de la loi du 29 décembre 1892, à défaut de convention amiable, le chef du service, ou la personne à laquelle l'administration a délégué ses droits doit faire au propriétaire du terrain à occuper une notification indiquant le jour et l'heure où il compte se rendre sur les lieux ou s'y faire représenter, et qu'il l'invite à s'y trouver ou à s'y faire représenter lui-même pour procéder contradictoirement à la constatation de l'état des lieux, et que l'article 7 dispose que, à défaut par le propriétaire de se faire représenter sur les lieux, le maire lui désigne d'office un représentant pour opérer contradictoirement avec celui de l'administration ou de la personne au profit de laquelle l'occupation a été autorisée ; que, si les parties ou les représentants sont d'accord, les travaux autorisés par

Digitized by Google

l'arrêté peuvent être commencés aussitôt et que, en cas de désaccord sur l'état des lieux, la partie la plus diligente saisit le conseil de préfecture, et les travaux pourront commencer aussitôt que le conseil aura rendu sa décision ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment du procès-verbal dressé le 4 mai 1894 que, à cette date, le directeur et les membres du conseil d'administration de la Société des marais de Vix se sont rendus à la convocation qui leur avait été adressée dans les conditions de l'article 5 précité, et qu'ils ont été présents aux opérations relatées dans ledit procès-verbal qu'ils ont signé ; que l'on ne se trouvait donc pas dans le cas prévu par le § 1 de l'article 7, où le maire, à défaut par le propriétaire de se faire représenter sur les lieux, doit désigner d'office un représentant à ce dernier pour constater contradictoirement avec le représentant de l'administration l'état des parcelles à occuper ;

Considérant que, dans ces conditions, la protestation contre la visite des lieux et les réserves formulées au nom de la société tendant à faire considérer comme nulles et non avenues à son égard les constatations qui pourraient être opérées par les représentants de l'administration et de l'entrepreneur n'ont fait qu'établir le complet désaccord entre la société et l'État ; que, dès lors, il appartenait à la partie la plus diligente de saisir le conseil de préfecture conformément à la disposition du dernier paragraphe de l'article 7 précité ; que c'est donc à tort que le conseil de préfecture a refusé de se prononcer en l'état sur les conclusions dont il était saisi par l'administration et renvoyé celle-ci à faire dresser au préalable un constat de l'état des lieux contradictoirement avec un représentant du syndicat à désigner d'office par le maire... (L'arrêté du conseil de préfecture du département de la Charente-Inférieure est annulé.

(N° 191)

[19 juin 1896]

Communes. — Chemins ruraux. — Reconnaissance. — Commission départementale. — Délibération. — Exception de propriété. — Sursis. — Recours pour excès de pouvoir. — (Sieur et dame Riant.)

La commission départementale est tenue de surseoir à la recon-

naissance d'un chemin rural jusqu'à ce que les prétentions d'un particulier à la propriété de ce chemin, soulevées lors de l'enquête, aient été jugées par l'autorité compétente; alors du moins que ces prétentions sont appuyées par des actes authentiques versés au dossier (*).

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, lors de l'enquête à laquelle il a été procédé sur la reconnaissance comme chemins ruraux de la commune de Saint-Romain-sur-Vienne : 1° du chemin allant du chemin de grande communication n° 49 au chemin désigné chemin rural non reconnu n° 18; 2° du chemin désigné chemin rural non reconnu n° 18, les requérants ont fait valoir leurs prétentions à la propriété du sol destiné à former l'assiette desdits chemins, en appuyant leurs revendications sur une décision du juge de paix du canton de Leigné-sur-l'sseau intervenue dans une instance pendante entre eux et le sieur Jouandard ; qu'ainsi la question de propriété de ces chemins était pendante devant l'autorité judiciaire, devant laquelle les époux Riant contestaient formellement que ces chemins eussent jamais été affectés à l'usage du public ; que, dans ces circonstances, la commission départementale de la Vienne aurait dû surseoir à statuer jusqu'à ce que la question de propriété du sol eût été tranchée par l'autorité judiciaire ; que, par suite, en prononçant la reconnaissance desdits chemins par application de l'article 4 de la loi susvisée du 20 août 1881, elle a excédé ses pouvoirs... (La délibération susvisée de la commission départementale de la Vienne, en date du 24 janvier 1894, est annulée.)

(N° 192)

[19 juin 1896]

Travaux publics. — Décompte. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (Sieur Bozzonetti.)

Art. 32. — Cube des déblais inférieur de plus d'un tiers à celui prévu au devis. Indemnité allouée (VIII).

Art. 41. — Demande d'indemnité fondée sur les modifications de

(*) V. 13 décembre 1889 Charles, (*Arr. du C. d'Ét.*, p. 1155 et le renvoi).

Digitized by Google

plus du tiers pour certains déblais apportées aux prévisions du devis, déduite dans les vingt jours de la présentation du décompte général. Cette demande est recevable, encore bien que les décomptes partiels définitifs où étaient portés ces déblais aient été signés sans réserve (VIII).

Réclamation présentée plus de vingt jours après la présentation du décompte. Non-recevabilité (XVI).

Art. 42. — Les travaux ayant été exécutés conformément aux prévisions du projet, l'entrepreneur n'est pas recevable à revenir sur les prix du marché (VVII-XIX).

Activité exceptionnelle demandée à l'entrepreneur précédent, non-lieu à indemnité au profit du nouvel entrepreneur (XXIV).

Déblais. — Différence en moins entre le cube des déblais exécutés et le cube prévu des déblais, provenant uniquement de l'inexécution d'un ouvrage porté au devis. L'entrepreneur n'est pas fondé à demander que le cube des déblais soit calculé conformément aux prévisions du projet exécuté en partie seulement (IV).

Déblais mis en dépôt et réemployés, non-lieu à allouer un nouveau prix de fouille et de transfert, main-d'œuvre de reprise et répandage seule allouée (II).

Dommages causés à l'entreprise. Perte de crédit. Grief non justifié (XXV).

Emprunts. — Emprunt non prévu, ni autorisé, mais ayant été la conséquence d'une fausse manœuvre. Rejet d'une demande d'indemnité (I-VI).

Prolongation des travaux au-delà du temps prévu. — Prolongation ne provenant ni de l'insuffisance des crédits, ni d'une faute de l'administration. Rejet d'une demande d'indemnité (XXVI).

Rabais applicable à des travaux non prévus dont le prix peut être constitué à l'aide des éléments des prix de l'adjudication (V).

Réclamations. — Attachements. — Attachements signés sans réserve ; non-recevabilité d'une demande contraire aux mentions de ces attachements (XIV).

Transaction. Réclamation ultérieure non recevable (XVI).

— Sujétions. Pas d'ordre des ingénieurs. Rejet d'une demande d'indemnité (XIII-XVII-XIX).

Travail non reçu ; démolition ordonnée à raison de sa mauvaise exécution ; plus-value refusée (XIV).

Travaux distraits de l'entreprise. Rejet d'une demande d'indemnité ; parmi les travaux visés par l'entrepreneur, les uns n'étaient même pas compris dans les prévisions du marché, et pour les autres

Digitized by Google

l'entrepreneur a refusé d'accepter les prix que proposait l'administration (XXIII).

Travaux exécutés en régie. Rejet d'une demande d'indemnité : il s'agissait de travaux imprévus (XXI).

Travaux supplémentaires ou sujétions rendus nécessaires par suite d'une fausse manœuvre de l'entrepreneur. Non-lieu au paiement du prix de ces travaux (XX-XXI-XXII).

I. *Sur les conclusions tendant au paiement des emprunts faits pour l'élargissement de la gare de Lavancia-Dortan :*

En ce qui touche l'emprunt de 962 mètres cubes :

Considérant que l'entrepreneur ne justifie pas, conformément à l'article 61 du devis, que cet emprunt qui n'était ni prévu, ni autorisé, ait été rendu nécessaire par l'insuffisance des déblais ; qu'il est au contraire établi par l'instruction qu'il a été la conséquence d'une fausse manœuvre de l'entrepreneur ; que, si, d'autre part, une partie de ces terres d'emprunt a été employée au parachèvement des talus exécutés par la précédente entreprise, le requérant qui a reçu pour ces travaux une somme fixée à forfait à 27.000 francs ne saurait réclamer de ce chef une nouvelle indemnité ; que, par suite, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté ses conclusions sur ce point ;

II. *En ce qui touche les 4.038 mètres cubes de déblais rocheux :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la fouille et le transport à 1.080 mètres des déblais dont s'agit et qui proviennent de la gare de Dortan figurent au décompte et ont été payés à l'entrepreneur; que, si ces déblais n'ont pas été portés au point prévu, mais mis en dépôt sur la plate-forme de la gare et s'ils ont été employés par l'entrepreneur à l'élargissement de la gare, celui-ci n'est pas fondé à réclamer une seconde fois le paiement de la fouille et du transport; qu'il ne lui est dû que le prix de la main-d'œuvre de reprise et de répandage et qu'il résulte de l'instruction que la somme de 1.205 fr. 60 qui a été allouée de ce chef au sieur Bozzonetti constitue une rémunération suffisante de ce travail ;

III. *En ce qui concerne les sommes réclamées pour déblais rocheux : ...* (transaction intervenue) ;

IV. *En ce qui touche le cube des déblais du 5e groupe :*

Considérant que la différence entre le cube prévu au projet et celui porté au décompte pour les déblais du 5e groupe ne provient pas d'une modification apportée à un ouvrage prévu au projet, modification qui aurait dû faire l'objet d'avant-métrés et de pro-

Digitized by Google

fils préalablement présentés à l'acceptation de l'entrepreneur ; que cette différence tient uniquement à l'inexécution d'un abri à la gare de Dortan ; que, dès lors, le requérant n'est pas fondé à demander que le cube des déblais du 5e groupe soit calculé conformément aux prévisions du projet, comme si cet ouvrage avait été exécuté ;

V. *En ce qui concerne les déblais provenant d'éboulements en-dessus du mur n° 4 :* — (travail non prévu pouvant, à raison de sa nature, être réglé par analogie avec ceux de l'entreprise et à l'aide des éléments des prix de l'adjudication ; rabais applicable ; le prix alloué par l'arrêté attaqué constitue une rémunération suffisante de ce travail et, par suite, ce chef de réclamation doit être rejeté) ;

VI. *En ce qui concerne la diminution du cube des emprunts :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'entrepreneur a mis en dépôt près de leur lieu d'extraction, d'une part, 1.200 mètres cubes, d'autre part, 6.000 mètres cubes de terres provenant de tranchées dont les déblais devaient, d'après le mouvement des terres, être employés au remblai des Brasselettes et dont le transport jusqu'à ce point lui a été payé comme s'il avait été effectué ; que, si l'entrepreneur a été ainsi amené à augmenter de 7.200 mètres cubes le cube de l'emprunt destiné à l'exécution de ce remblai, il ne peut prétendre que ce cube supplémentaire rendu nécessaire par son fait devait être porté au décompte.

VII. *En ce qui touche l'augmentation de plus du tiers des déblais payables aux prix 6 et 7 du bordereau :* ... (grief non justifié);

VIII. *Sur les conclusions tendant à l'allocation pour inexécution de plus du tiers des déblais dragués prévus :*

Considérant qu'il n'est pas contesté que le cube des déblais dragués exécutés par l'entreprise et portés au décompte général soit inférieur de plus du tiers au cube prévu au détail estimatif; que l'entrepreneur réclame une indemnité à raison du dommage qui lui aurait été ainsi causé ;

Considérant que la déchéance tirée de l'article des clauses et conditions générales et fondée sur ce que les décomptes partiels définitifs où étaient portés les déblais dragués auraient été signés sans réserve ne saurait être opposée à la réclamation de l'entrepreneur; qu'en effet, aux termes de l'article 32 des clauses et conditions générales d'indemnité fondées sur les modifications de plus du tiers apportées aux prévisions du devis peuvent être présentées en fin de compte et que l'entrepreneur a formé sa

Digitized by Google

demande dans les vingt jours de la présentation du décompte;

Considérant qu'il sera fait une juste évaluation de l'indemité à laquelle le sieur Bozzonetti a droit à raison du préjudice résultant pour lui de la diminution de plus du tiers des dragages en la fixant à 400 francs, rabais déduit;

IX. *En ce qui concerne la fouille pour gazonnement au-dessus du perré n° 11* : ... (sujétion à la charge de l'entrepreneur par application de l'article 103 du devis);

X. *En ce qui concerne les remblais en terre et sable au-dessus des ouvrages prescrits par l'article 57 du devis* : ... (travail non ordonné ni exécuté);

XI. *Sur le montant de l'indemnité pour dépassement de plus du tiers du cube prévu pour les revêtements en terre végétale* : ... (fixation, en fait, de cette indemnité);

XII. *Sur le prix de la pierre cassée qui aurait été à tort comptée comme provenant des déblais* ... (grief : non justifié, ces pierres provenaient des déblais);

XIII. *En ce qui concerne les banquettes de sûreté* :

Considérant que l'entrepreneur ne justifie d'aucun ordre de service modifiant le projet et lui imposant les sujétions à raison desquelles il réclame un supplément de prix; que, dès lors, sa réclamation doit être rejetée;

XIV. *Sur les plus-values réclamées pour caniveaux pavés* :

Considérant, d'une part, qu'en ce qui concerne les caniveaux de la déviation au point kilométrique 13^{km}1, l'entrepreneur a accepté sans réserve un attachement du 27 décembre 1887 relatif à ces caniveaux et où le travail figure comme pavage; qu'il n'est pas, dès lors, recevable à demander qu'une partie de cet ouvrage lui soit payée comme perré;

Considérant d'autre part, que les caniveaux de la déviation n° 5 de la route départementale n° 8 n'ont pas été acceptés par le service vicinal lors de la remise des chemins, à raison de leur mauvaise exécution et que la démolition en a été ordonnée; qu'ainsi le requérant n'est pas fondé à demander une plus-value pour ce travail;

XV. *En ce qui concerne le pilonnage des remblais derrière les rigoles et les murettes* : ... (travail ordonné et exécuté, allocation de 478 francs; rabais déduit);

XVI. *Sur les suppléments de prix réclamés : 1° pour des maçonneries comptées comme exécutées avec des matériaux provenant des déblais; 2° pour parements tétués; 3° pour couronnement des murs, murettes, perrés et rigoles maçonnées; pour enrochement;*

Digitized by Google

En ce qui touche ceux de ces travaux qui ont été terminés avant le 31 décembre 1886 : ... (Considérant que ces travaux ont été portés parmi les travaux terminés, aux décomptes définitifs partiels des 20 décembre 1884, 28 février 1885, 26 mars 1886 et 6 février 1887; que le décompte du 20 décembre 1884 relatif aux travaux du sieur Jourdan, le précédent entrepreneur, a été accepté par le sieur Bozzonetti et que les réclamations formées par le sieur Jourdan au sujet de ce décompte ont été réglées par une transaction passée avec le syndic de la faillite de cet entrepreneur et homologuée par jugement du tribunal de Saint-Claude, en date du 3 septembre 1886; que le sieur Bozzonetti a signé sans réserve les décomptes des 28 février 1885 et 26 mars 1886 et que, s'il n'a signé qu'avec réserves celui du 6 février 1887, il n'a pas déduit dans le délai de vingt jours fixé par l'article 41 des clauses et conditions générales les motifs de ces réserves; qu'ainsi c'est avec raison que les réclamations relatives à ces travaux figurant aux décomptes définitifs partiels comme terminés avant le 31 décembre 1886 ont été rejetées comme non recevables par l'arrêté attaqué;

XVII. *En ce qui touche les travaux exécutés en 1887* :

A. *Sur les maçonneries portées au décompte comme faites avec des matériaux provenant des déblais* : ... (travaux prévus et exécutés avec des matériaux de déblais et non de carrières, rejetés, rejet);

B. *Sur les conclusions tendant à faire payer comme parements smillés les parements portés au décompte comme têtués :*

Considérant que le projet prévoyait pour les ouvrages auxquels s'applique la réclamation des parements têtués et non des parements smillés; que le requérant ne justifie d'aucun ordre de service ayant modifié les prévisions et entraînant pour lui dans l'exécution des sujétions imprévues;

C. *Sur les couronnements des murs de revêtements, des murettes, des perrés, des rigoles maçonnées :*

Considérant, d'une part, que les couronnements des murs de revêtements, des murettes et des perrés ont été exécutés conformément aux prévisions du projet et notamment de l'article 83, § 4, du devis; que, par suite, l'entrepreneur n'est pas recevable, aux termes de l'article 42 des clauses et conditions générales, à revenir sur les prix du marché;

Considérant, d'autre part que, si le projet a été modifié en ce qui concerne les murettes, rigoles maçonnées construites dans les tranchées en rocher et au pied des revêtements, il résulte de l'instruction, notamment du rapport des experts, que la somme

de 619 fr. 64 allouée à l'entrepreneur, en sus des prix 64 et 75 du bordereau, constitue une suffisante rémunération du travail exécuté;

XVIII. *Sur les enrochements :* ... (prix du bordereau exactement appliqués);

XIX. *En ce qui touche les couronnements des bahuts des murs de soutènement :*

Considérant que le projet prévoyait l'exécution en moellons piqués des bahuts des murs de soutènement et qu'aucun ordre de service n'ayant prescrit de modifications en cours d'exécution, l'entrepreneur n'est pas fondé à revenir sur les prix nos 39 et 63 du bordereau.

XX. *En ce qui concerne les refuges :* ... (allocation par le conseil de préfecture de 81 fr. 36, rabais non déduit, pour la démolition et la reconstruction d'une partie du parapet des murs de soutènement déclarée suffisante; maçonnerie supplémentaire due à une fausse manœuvre de l'entrepreneur qui, par suite, n'est pas fondé à en réclamer le paiement);

XXI. *Sur les sommes supplémentaires réclamées pour le perré en dessus du mur de revêtement n° 9 :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les éboulements dans le talus du mur de revêtement n° 9, qui ont rendu nécessaires les fouilles supplémentaires et les remplissages dont l'entrepreneur réclame le prix sont imputables au retard apporté par l'entrepreneur à l'exécution du perré ; que, par suite, sa demande a été avec raison rejetée par le conseil de préfecture ;

Considérant, d'autre part, que la pose de 92 boutisses dans le parement du perré constituait un travail imprévu; qu'il appartenait par suite à l'administration de le faire exécuter en régie et d'en payer le prix au tâcheron à qui il a été confié;

XXII. *En ce qui concerne le lavage et le brossage des fouilles des rigoles maçonnées au pied des tranchées de rocher :*

Considérant que, d'après le projet, notamment d'après les indications du prix n° 45 du bordereau, le fond et les parois des rigoles devaient être régularisés au pic et à la grosse pointe; qu'il résulte des rapports des experts que, si l'entrepreneur s'était conformé à ces prescriptions, l'envasement ne se serait pas produit, et la main-d'œuvre qui a été exigée de lui avant la pose des maçonneries aurait été inutile; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a refusé de lui en allouer le prix ;

XXIII. *Sur les conclusions tendant à l'allocation d'une indemnité à raison des travaux qui auraient été distraits de l'entreprise :*

Digitized by Google

Considérant, d'une part, que ce n'est que sur le refus de l'entrepreneur d'accepter les prix nouveaux fixés pour les types de rigoles définitivement arrêtés en cours d'exécution que la partie de ces rigoles restant à faire a été confiée à un prix inférieur à un tâcheron ; qu'ainsi le requérant n'est pas fondé à réclamer de ce chef une indemnité ;

Considérant, d'autre part, que les autres travaux auxquels s'applique la réclamation n'étaient même pas compris dans les prévisions du marché; que, par suite, le requérant est sans droit pour réclamer une indemnité à raison de ces travaux ;

XXIV. *Sur la demande d'indemnité à raison de l'activité exceptionnelle qui aurait été imprimée aux travaux :*

Considérant qu'en admettant même qu'un préjudice ait pu être causé à l'entrepreneur, le sieur Jourdan, par la façon dont les travaux auraient été conduits pendant les campagnes 1882, 1883 et 1884, ce préjudice, personnel à cet entrepreneur, ne pourrait donner au sieur Bozzonetti droit à indemnité; que, par suite, ses conclusions relatives à ces années ont été avec raison rejetées comme non recevables;

Considérant, d'autre part, qu'il résulte de l'instruction que l'administration n'a pas imprimé aux travaux exécutés en 1885, 1886 et 1887 par le sieur Bozzonetti une vitesse exceptionnelle; qu'elle a, au contraire, usé de tolérance vis-à-vis de cet entrepreneur, à raison du retard résultant de sa substitution au sieur Jourdan ; qu'en fait les travaux qui, d'après l'article 123 du cahier des charges, devaient être terminés en juillet 1885, n'ont été achevés qu'en novembre 1887; qu'enfin l'ordre de service du 25 avril 1887 et la mise en demeure du 15 juin suivant qui ne s'appliquaient d'ailleurs qu'à des travaux de parachèvement n'ont pas été suivis d'exécution ; que, par suite, la demande doit être rejetée;

XXV. *En ce qui concerne l'insuffisance des situations mensuelles :*

Considérant que le requérant n'appuie d'aucune preuve son allégation que le chef de section aurait arbitrairement diminué le montant des situations mensuelles et aurait ainsi porté atteinte à son crédit;

XXVI. *En ce qui touche l'indemnité réclamée pour prolongation des travaux au-delà de cinq années :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction, notamment de la comparaison des crédits ouverts avec les travaux exécutés dans chaque campagne, que, si les travaux se sont prolongés au-delà de cinq années, ce retard n'est pas dû à l'insuffisance des crédits

Digitized by Google

mis par l'administration à la disposition de l'entrepreneur; qu'ainsi le sieur Bozzonetti ne se trouve pas dans le cas de l'article 123, § 3, du devis qui alloue une indemnité de 15.000 francs par chaque année de retard;

Considérant, d'autre part, que le requérant ne justifie pas davantage que le retard soit imputable à une faute ou à une négligence de l'administration pouvant lui donner droit à indemnité; que, par suite, sa demande a été à bon droit rejetée;

Sur les intérêts des intérêts;

Sur les frais d'expertise;

Sur les dépens:

Considérant qu'il y a lieu de mettre à la charge de l'État un cinquième des dépens exposés par le sieur Bozzonetti... (Les sommes allouées par le conseil de préfecture au sieur Bozzonetti sont augmentées : de 400 francs pour diminution des déblais dragués, de 556 fr. 04, pour augmentation de plus du tiers du cube des revêtements en terre végétale, de 478 francs pour pilonnage des remblais derrière les murettes et rigoles; en conséquence, l'État paiera au sieur Bozzonetti, en sus des sommes allouées par le conseil de préfecture, 1.434 fr. 04. Les frais d'expertise seront mis pour un cinquième à la charge du sieur Bozzonetti. En sus des intérêts et des intérêts des intérêts alloués par le conseil de préfecture, les intérêts des sommes dues seront capitalisées aux dates des 25 février 1892, 16 mai 1893, 13 juin 1894 et 19 juin 1985. L'État supportera un cinquième des dépens exposés par le sieur Bozzonetti. Le surplus des conclusions de la requête est rejeté.)

(N° 193)

[19 juin 1896]

Travaux publics. — Honoraires d'architecte. — Règlement. — (Héritiers Delebarre contre Ville de Paris.)

Travaux exécutés dépassant considérablement les prévisions du devis. — Décidé que l'écart entre les dépenses faites (3.547.000 *francs*) *et les prévisions* (2.700.000 *francs*) *provenait pour la plus grande partie* (585.000 *francs*) *de l'insuffisance des évaluations portées au devis dressé par l'architecte et qu'il n'y avait pas lieu,*

Digitized by Google

par suite, de lui allouer des honoraires correspondant à la somme excédant les prévisions.

Considérant que, d'après le devis dressé par le sieur Delebarre, les travaux de construction de l'établissement des pompes funèbres se montaient à 2.700.000 francs et que le décompte des travaux exécutés sous la direction de cet architecte a atteint 3.547.000 fr., les dépenses excédant ainsi les prévisions de près de 850.000 fr. ;

Considérant, d'une part, qu'il résulte de l'instruction, et de l'aveu même des requérants, que cet écart provient, jusqu'à concurrence de 585.200 francs, de l'insuffisance des évaluations portées au devis et qu'il est, par suite, imputable à la faute de l'architecte; qu'ainsi les ayants cause du sieur Delebarre ne sont pas fondés à réclamer les honoraires correspondant à cette somme;

Considérant, d'autre part, qu'en admettant que des honoraires soient dus pour les dépenses supplémentaires résultant de l'agrandissement des écuries et pour les dépenses de mitoyenneté, le montant total des honoraires dus dans ce cas à l'architecte ne s'élèverait qu'à 133.492 francs, somme inférieure à celle de 138.400 francs payée à ce titre au sieur Delebarre; qu'ainsi les requérants ne sont pas fondés à se plaindre de l'insuffisance de ce paiement; que, dès lors, et sans qu'il soit besoin de statuer sur la question de savoir si la Ville de Paris ou les sieurs Bélier et Wafflard seraient tenus au paiement des honoraires réclamés, la requête doit être rejetée... (La requête est rejetée. Les dépens sont mis à la charge de la dame et des sieurs Delebarre.)

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES.

(N° 194)

[16 août 1897]

Maintien en activité après l'admission à la retraite.

Monsieur l'Ingénieur en chef, un décret du 27 mai 1897, rendu sur la proposition de M. le Ministre des finances et dont vous trouverez ci-joint une ampliation (*), a modifié l'article 47 du règlement d'administration publique du 9 novembre 1853, relatif au maintien en service des fonctionnaires et agents après leur admission à la retraite.

Le texte de ce document ne nécessite aucune explication spéciale : je me bornerai donc à vous faire connaître les quelques dispositions de détail que j'ai adoptées en vue d'assurer l'exécution du décret précité en ce qui concerne le Ministère des travaux publics.

Vous remarquerez, tout d'abord, que, contrairement à ce qui se passait jusqu'à présent, la prolongation des services pour les agents en instance de pension doit à l'avenir être la règle dans tous les cas d'admission à la retraite au titre d'ancienneté. La cessation immédiate des fonctions, dès que l'admission à la retraite est prononcée, deviendra, au contraire, l'exception et n'aura lieu que dans les cas suivants limitativement prévus dans ledit décret, savoir :

1° Sur la demande de l'intéressé;

2° Par suite de suppression d'emploi;

3° Dans l'intérêt du service, et il convient de faire rentrer sous cette rubrique tous les cas d'admission à la retraite par suite d'invalidité, d'accident ou d'infirmités, puisque alors le droit à une pension exceptionnelle n'est ouvert que si l'intéressé a été reconnu hors d'état de continuer ses fonctions.

Lorsque vous me transmettrez une proposition d'admission à

(*) Voir *Décrets*, p. 741.

Digitized by Google

la retraite à titre d'ancienneté, soit sur la demande préalable de l'intéressé, soit d'office, vous aurez à me faire connaître si l'agent doit quitter immédiatement son poste ou s'il peut, au contraire, être maintenu provisoirement en activité jusqu'à la remise de son brevet de pension. En ce qui concerne les agents soumis à des limites d'âge en vertu des règlements spéciaux (sous-ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées, contrôleurs des mines, etc.), et pour lesquels vous n'aviez aucune proposition à m'adresser jusqu'à présent, vous devrez me faire parvenir un rapport spécial relativement au maintien éventuel en activité dans les deux mois qui précéderont la date à laquelle l'agent sera atteint par la limite d'âge réglementaire.

Dans tous les cas de maintien en fonctions après l'admission à la retraite le traitement continuera à être mandaté jusqu'à la remise du titre. En conséquence, vous serez à l'avenir chargé de remettre aux agents sous vos ordres les titres de pension qui précédemment leur étaient transmis par les soins de MM. les Préfets. La lettre ministérielle qui accompagnera ces titres fixera l'époque à partir de laquelle le traitement cessera d'être payé.

J'ajouterai, en terminant, que les Ingénieurs de tous grades, étant nécessairement admis à la retraite à date fixe par application des articles 30 et 29 des décrets-lois des 13 octobre et 24 décembre 1851, ne pourront, sauf exceptions spéciales et motivées, bénéficier des dispositions du décret du 27 mai 1897; ils continueront, en conséquence, comme par le passé, à quitter le service au jour déterminé pour leur admission à la retraite.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
TURREL.

(N° 195)

[16 août 1897]

I. — *Payement des sommes dues aux héritiers des créanciers de l'État.* — II. — *Addition du nom de l'ordonnateur sur la formule de mandat et sur la formule du bordereau d'émission.*

Monsieur le Préfet, j'ai l'honneur de vous adresser, d'accord avec l'Administration des finances, des instructions au sujet du

Digitized by Google

payement des sommes dues aux héritiers des créanciers de l'État, et d'une modification qu'il a paru nécessaire d'apporter aux formules de mandats et aux formules de bordereaux d'émission.

I. — Payement des sommes dues aux héritiers des créanciers de l'État.

Dans le règlement provisoire du 10 août 1878 sur la comptabilité du Ministère des travaux publics, la nomenclature générale des pièces à produire aux Trésoriers-payeurs généraux à l'appui des ordonnances et mandats de payement est précédée d'observations générales et préliminaires, dont l'article 17 est libellé comme il suit :

« . . . . . .

« Les sommes de 50 francs et au dessous (*mandatées au profit « des héritiers des créanciers de l'État*) pourront être payées sur la « production du certificat du maire énonçant que les parties y « dénommées ont seules droit de toucher la somme due, en « qualité d'héritiers.

« . . . . . »

M. le Ministre des finances a pensé que cette limite de 50 francs était aujourd'hui trop faible, étant donné que les conditions dans lesquelles elle avait été fixée au commencement du siècle ont été complètement modifiées par suite de l'augmentation constante de la richesse publique et de la diminution corrélative de la valeur de l'argent. En outre, il lui a paru qu'on pourrait appliquer *aux dépenses de toute nature* une décision de l'un de ses prédécesseurs, en date du 17 juin 1851, qui a admis qu'en matière d'arrérages de rentes viagères et de pensions, lorsque la somme à payer n'excède pas 50 francs, l'acquit peut être donné par un seul des ayants droit, à la condition qu'il se porte fort pour ses cohéritiers.

A la date du 30 décembre 1896, M. le Ministre des finances a donc pris une décision ayant pour effet :

1° D'élever de 50 francs à 150 francs la limite au-dessous de laquelle les héritiers d'un créancier pourront être admis à justifier de leurs droits au moyen d'un simple certificat délivré par le maire de la résidence du défunt;

2° D'autoriser le payement des créances inférieures à 50 francs sur la production des pièces ordinaires, entre les mains de celui des ayants droit qui en aura fait la demande, à la condition qu'il

Digitized by Google

consente à donner acquit en se portant fort pour ses cohéritiers.

Par une circulaire en date du 17 juillet 1897, adressée à MM. les Trésoriers-payeurs généraux et Receveurs particuliers des finances, M. le Ministre des finances a fait connaître, d'autre part, que les certificats délivrés par le maire, et dont il est parlé ci-dessus, peuvent être produits à tous les comptables sans avoir été assujettis préalablement à la formalité de l'enregistrement; ces certificats sont simplement passibles du timbre de dimension.

II. — Addition du nom de l'ordonnateur sur la formule du mandat et sur la formule du bordereau d'émission

Mon attention a été appelée sur une lacune que présentent les formules de mandats et de bordereaux d'émission en usage dans les services dépendant du Ministère des travaux publics ; ces documents ne comportent pas l'inscription du nom de l'ordonnateur, et, dans les départements où le mandatement des dépenses des services des ponts et chaussées et des chemins de fer est réparti entre plusieurs ordonnateurs, l'agent du Trésor préposé au payement n'a d'autre indication de nature à lui permettre de procéder à l'émargement de la créance que la signature, souvent peu lisible, donnée par l'Ingénieur en chef, et parfois par un suppléant.

Pour donner satisfaction aux réclamations qui m'ont été présentées à cet égard, j'ai décidé que sur les formules de mandats, ainsi que sur les formules de bordereaux d'émission, il y aura lieu d'indiquer à l'avenir le nom en même temps que la qualité de l'ordonnateur secondaire.

Je vous prie de vouloir bien assurer l'exécution des instructions contenues dans la présente circulaire, dont j'adresse ampliation à MM. les Ingénieurs en chef.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
TURREL.

Digitized by Google

(N° 196)

[21 août 1897]

Agents en non-activité. — Retenues pour le service des pensions civiles.

Monsieur le Préfet, l'article 40 de la loi de finances du 28 décembre 1895 dispose que « les retenues à verser annuellement « par les fonctionnaires en congé, en non-activité ou en disponi- « bilité, qui sont admis, par la loi du 9 juin 1853, à conserver « leurs droits à la retraite, ne peuvent être inférieures à celles « qu'ils supportaient sur leur dernier traitement d'activité.

« Toutefois cette disposition n'est pas applicable aux fonction- « naires en congé pour maladie.

« . . . . . »

J'ai l'honneur de vous adresser ci-après des instructions en vue de l'exécution de ces prescriptions.

Je ferai remarquer, tout d'abord, que la nouvelle mesure ne vise, en ce qui concerne le Ministère des travaux publics, que les fonctionnaires *en disponibilité* ou *en retrait d'emploi avec portion de traitement* et ceux qui sont *payés partie sur le budget de l'État, partie sur des fonds départementaux, communaux ou autres.*

Pour chacun de ces trois cas, où le fonctionnaire ne reçoit qu'une partie du traitement d'activité sur le budget de l'État, le recouvrement des retenues donnera lieu à deux opérations bien distinctes : la retenue normale de 5 0/0 afférente *au traitement réduit* figurera sur chacun des mandats émis au nom du fonctionnaire ; elle sera par suite précomptée au moment du payement, conformément à l'article 5 du décret du 9 novembre 1853, et elle sera directement appliquée au compte des retenues pour le service des pensions (retenues 5 0/0) par le Trésorier général sur la caisse duquel les mandats auront été émis.

Quant aux retenues correspondant à la différence entre le traitement d'inactivité et le dernier traitement d'activité, elles seront centralisées dans les écritures du receveur central de la Seine ; elles feront, en conséquence, l'objet de titres de perception émis

Digitized by Google

par l'Administration centrale, et les encaissements pourront être effectués par tous les receveurs des finances, dans les mêmes conditions que lorsqu'il s'agit d'agents en service détaché ou en congé illimité.

Les titres de perception relatifs à ces retenues se composeront : 1° d'un état nominatif et collectif conforme au modèle ci-joint qui sera dressé d'avance pour l'année entière et comprendra tous les agents en non-activité à la date du 1er janvier ; 2° d'états trimestriels modificatifs mentionnant, soit les augmentations, soit les diminutions susceptibles d'affecter, en cours d'année, le chiffre des retenues portées sur l'état annuel.

Pour permettre à la Cour des comptes d'opérer les rapprochements utiles à son contrôle, les mandats de traitement délivrés au profit des agents placés dans l'une des situations administratives dont il est parlé ci-dessus indiqueront le montant du dernier traitement d'activité touché par le titulaire, et, en outre, le numéro d'ordre sous lequel celui-ci est compris dans le titre de perception collectif (colonne 1).

Les instructions qui précèdent ne sont pas applicables aux fonctionnaires mis en congé temporaire avec réduction de traitement, soit pour maladie, soit pour toute autre cause. Dans ce cas spécial le traitement continuera, comme par le passé, à être mandaté intégralement, et on attribuera au service des pensions civiles, outre la retenue ordinaire de 5 0/0, la portion nette du traitement non conservée.

Ces diverses dispositions entreront en vigueur à dater du 1er octobre 1897.

Afin de me permettre d'établir le titre général de perception pour l'année courante, vous voudrez bien, au reçu de la présente circulaire, dresser dans la forme du modèle ci-annexé et me faire parvenir le tableau des fonctionnaires ou agents des mines placés dans l'une des situations visées par l'article 40 de la loi du 28 décembre 1895 et dont vous mandatez le traitement. MM. les Ingénieurs en chef des ponts et chaussées devront, de leur côté, m'adresser un tableau semblable concernant leur service. Ces tableaux seront fournis en double expédition dont l'une sera renvoyée aux ordonnateurs intéressés après que l'Administration aura inscrit, dans la colonne 1, le numéro sous lequel l'agent figure dans l'état général, numéro qui doit être rappelé sur les mandats de traitement.

Vous voudrez bien, ainsi que MM. les Ingénieurs, m'adresser également en double expédition des tableaux identiques chaque

Digitized by Google

fois qu'un agent sera à l'avenir placé dans l'une des positions ci-dessus visées.

J'adresse ampliation de la présente circulaire à MM. les Ingénieurs en chef des ponts et chaussées et des mines.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics.

Pour le Ministre et par autorisation :

Le Directeur du personnel et de la comptabilité,

RABEL.

Digitized by Google

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

DIRECTION DU PERSONNEL ET DE LA COMPTABILITÉ.

DIVISION DU PERSONNEL.

3e BUREAU.

ÉTAT

des sommes à verser, à titre de retenues pour pensions civiles, par les fonctionnaires en disponibilité ou en non-activité, admis par la loi du 9 juin 1853 à conserver leurs droits à la retraite.

(Exécution de l'article 40 de la loi de finances du 28 décembre 1895.)

ANNÉE 189 .

NUMÉROS D'ORDRE	NOMS ET PRÉNOMS	GRADES dans L'ADMINISTRATION	RÉSIDENCE des AGENTS	DATE A PARTIR DE LAQUELLE les agents ont été mis en disponibilité, en retrait d'emploi, etc.
1	2	3	4	5

(1) Les retenues afférentes à ces traitements sont précomptées sur les mandats et encaissées directement
(2) Les sommes portées dans la colonne 8 représentent la différence entre les chiffres inscrits dans les

MONTANT DU DERNIER traitement d'activité 6	MONTANT du TRAITEMENT d'inactivité (1) 7	TRAITEMENT passible DE RETENUES en vertu du présent titre (2) 8	RETENUES DE 5 P. 0/0 à encaisser par le receveur central de la Seine 9	OBSERVATIONS 10

ar les comptables qui procèdent au payement.
olonnes 6 et 7.

Digitized by Google

LÉGISLATION ET STATISTIQUE ÉTRANGÈRES.

(N° 197)

PRUSSE.

RÉSULTATS D'EXPLOITATION DU RÉSEAU DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT PRUSSIEN

PENDANT LES EXERCICES 1895-96 ET 1894-95.

Les renseignements qui suivent ont été extraits du compte rendu officiel publié par l'Administration du réseau des chemins de fer de l'État prussien (Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der preussischen Staatseisenbahnen im Betriebsjahre 1895-1896).

A. — DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU ET DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT.

EXERCICES	LONGUEURS CONSTRUITES					LONGUEURS exploitées à la fin de l'exercice	LONGUEURS moyennes exploitées pendant l'exercice	DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT	
	totales	réseau principal	réseau secondaire	à simple voie	à deux voies ou plus			totales	kilométriques
	km.	km.	km.	km.	km.	km.	km.	francs	francs
1895-96	27.200	18.934	8.266	16.505	10.695	27.266	27.000	8.725.171.431	320.7[illegible]
1894-95	26.304	18.585	7.719	15.734	10.570	26.368	26.151	8.540.656.052	324.[illegible]

L'État prussien possédait en outre : le chemin de fer de Wilhelmshaven à Oldenbourg (52 kilomètres) exploité par le grand-duché d'Oldenbourg; une section du Main-Neckar (8 kilomètres) et 166 kilomètres de chemins de fer à voie étroite, dont 48 kilomètres affectés au transport des voyageurs et des marchandises, et 118 kilomètres au transport des marchandises.

Digitized by Google

B. — Effectif et parcours du matériel roulant.

Exercices	Locomotives		Voitures à voyageurs		Fourgons		Wagons à marchandises	
	nombre	parcours (*)	nombre	parcours	nombre	parcours	nombre	parcours
		milliers de km.		milliers d'essieux kilométr.		milliers d'essieux kilométr.		milliers d'essieux kilométr.
1895-96	10.924	255.097	18.801	1.832.263	4.834	511.986	225.347	6.325.457
1894-95	10.715	245.306	17.871	1.449.257	4.648	438.257	218.033	5.914.204

(*) Non compris le service des manœuvres.

C. — Transport des voyageurs.

Classes	Exercice 1895-1896				Exercice 1894-1895			
	Nombre de voyageurs		Recettes		Nombre de voyageurs		Recettes	
	à toute distance	à un kilomètre	totales	par voyageur kilomètre	à toute distance	à un kilomètre	totales	par voyageur kilomètre
	milliers	milliers	milliers de fr.	centimes	milliers	milliers	milliers de fr.	centimes
1re	1.335	138.033	14.114	10,22	1.185	122.355	11.832	9,67
2e	41.0 2	1.353.760	80.195	5,92	37.331	1.235.230	75.044	6,07
3e	204.888	3.750.075	133.782	3,56	182.736	3.336.931	123.773	3,71
4e	144.359	3.661.081	93.203	2,55	134.134	3.448.879	84.892	2,46
Militaires	6.145	536.607	10.198	1,90	5.530	442.561	8.567	1,93
Ensemble....	397.759	9.439.556	331.492	3,51	360.916	8.585.956	304.098	3,53

D. — Transport des marchandises.

Exercices	Grande vitesse			Petite vitesse (*)			Animaux vivants		
	Nombre de tonnes transportées		Recettes	Nombre de tonnes transportées		Recettes (**)	Nombre de tonnes transportées		Recettes
	à toute distance	à un kilomètre		à toute distance	à un kilomètre		à toute distance	à un kilomètre	
	milliers		milliers de francs	milliers		milliers de francs	milliers		milliers de francs
1895-96	470	69.189	20.772	150.983	17.504.404	801.288	1.695	296.844	28.751
1894-95	419	61.430	18.527	152.139	17.100.017	764.376	1.750	350.149	29.705

(*) Y compris les transports des postes, les transports militaires et les envois en service.
(**) Non compris les recettes accessoires.

Digitized by Google

E. — Résultats financiers de l'exploitation.

Exercices	Recettes		Dépenses		Rapport pour cent des dépenses aux recettes	Produit net		Rapport pour cent du produit net au capital de premier établissement
	totales	kilométriques	totales	kilométriques		total	kilométrique	
	milliers de fr.	francs	milliers de fr.	francs		milliers de fr.	francs	
1895-96.....	1.299.275	48.085	712.439	26.367	54,83	586.836	21.718	6,75
1894-95.....	1.194.922	45.693	713.154	27.271	59,68	481.768	18.422	5,66

F. — Personnel.

Exercices	Employés				Ouvriers		Observations
	commissionnés	auxiliaires	ensemble	par kilomètre exploité	total	par kilomètre exploité	
1895-96.....	96.195	11.539	107.734	3,99	179.428 (*)	6,64	(*) Il y avait, en outre, 3.946 ouvriers employés à la construction de nouvelles lignes et aux travaux de parachèvement des lignes en exploitation.
1894-95.....	95.512	12.549	108.061	4,13	176.084	6,73	

G. — Accidents survenus dans l'exploitation.

Exercices	Nature des accidents				Victimes des accidents survenus aux trains en marche								Victimes de leur propre faute ou imprudence (***)							
	déraillements	collisions	accidents divers (*)	ensemble	Voyageurs		Agents en service (**)		Autres personnes		Ensemble		Voyageurs		Agents en service (**)		Autres personnes (****)		Ensemble	
					tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés
1895-96....	250	144	1.091	1.485	»	57	14	106	5	23	19	186	32	70	237	454	160	86	429	610
1894-95....	313	173	1.641	2.127	6	67	7	123	19	24	32	214	20	50	202	1.075	147	105	369	1.230

(*) Collisions aux passages à niveau, incendies dans les trains, explosions de chaudières et autres accidents ayant occasionné la mort ou des lésions corporelles.

(**) Y compris les agents des postes et télégraphes et les agents de police.

(***) Y compris, en ce qui concerne les agents de l'exploitation, les victimes d'accidents divers survenus en service.

(****) Non compris les suicides.

(N° 198)

AUTRICHE-HONGRIE.

RÉSULTATS GÉNÉRAUX DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER PENDANT LES ANNÉES 1895 ET 1894.

Les renseignements qui suivent ont été extraits du XLVIe volume de la Statistique de l'Union des Administrations des chemins de fer allemands, publiée à Berlin en 1897 sous le titre : *Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.*

A. — LONGUEURS. — DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT. — EFFECTIF DU MATÉRIEL ROULANT.

ANNÉES	LONGUEURS CONSTRUITES AU 31 DÉCEMBRE			LONGUEURS moyennes exploitées pendant l'année	DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT		EFFECTIF DU MATÉRIEL ROULANT AU 31 DÉCEMBRE				
	lignes principales	lignes secondaires	ensemble		totales	kilométriques	locomotives	tenders	voitures à voyageurs	wagons à marchandises	wagons-poste
	km.	km.	km.	km.	milliers de francs	francs					
1895 ..	21.043	7.022	28.065	28.663	7.717.823	274.557	6.304	5.142	13.507	144.341	722
1894 ..	21.012	6.301	27.313	27.933	7.579.703	277.056	6.013	4.940	12.692	143.008	683

B. — TRANSPORT DES VOYAGEURS.

ANNÉES	NOMBRE DE VOYAGEURS A UN KILOMÈTRE					RECETTES DES VOYAGEURS									
						1re classe		2e classe		3e classe		4e classe		ensemble (*)	
	1re classe	2e classe	3e classe	4e classe	ensemble (*)	totales	par voyageur kilomètre	totales	par voyageur kilomètre	totales	par voyageur kilomètre	totales	par voyageur kilomètre	totales	par voyageur kilomètre
	en millions					milliers de fr.	cent.	milliers de fr.	cent.	milliers de francs	cent.	milliers de fr.	cent.	milliers de francs	cent.
1895	169	1.011	4.265	6	5.800	12.036	7,11	46.869	4,64	108.009	2,53	130	2,11	172.621	2,97
1894	158	981	4.096	6	5.577	11.282	7,10	45.252	4,61	102.400	2,50	136	2,36	166.671	2,93

(*) Y compris les militaires.

Digitized by Google

C. — Transport des marchandises.

Années	Grande vitesse			Petite vitesse			Animaux vivants			Recettes (*) du transport des marchandises	
	nombre de tonnes à un kilomètre	recettes totales	recettes moyennes par tonne kilométrique	nombre de tonnes à un kilomètre	recettes totales	recettes moyennes par tonne kilométrique	nombre de tonnes à un kilomètre	recettes totales	recettes moyennes par tonne kilométrique	totales	moyennes par tonne kilométrique
	milliers	milliers de fr.	centimes	milliers	milliers de francs	centimes	milliers	milliers de fr.	centimes	milliers de francs	cent.
1895.	102.448	21.037	20,5	11.119.094	502.607	4,5	230.557	20.106	8,7	549.308	4,8
1894.	98.898	20.203	20,4	10.972.779	497.257	4,5	263.698	23.003	8,7	545.898	4,8

(*) Y compris les recettes accessoires.

D. — Résultats financiers de l'exploitation.

Années	Recettes		Dépenses d'exploitation		Rapport pour cent des dépenses aux recettes	Produit net		Rapport pour cent du produit net au capital d'établissement
	totales	kilométriques	totales	kilométriques		total	kilométrique	
	francs	francs	francs	francs		francs	francs	
1895	740.208.532	26.604	403.935.106	14.451	54,6	336.273.426	12.153	4,4
1894	727.634.211	26.761	373.921.827	13.710	51,4	353.504.384	13.051	5,5

E. — Accidents survenus dans l'exploitation.

Années	Nature des accidents				Victimes des accidents survenus dans l'exploitation								Victimes de leur propre faute ou imprudence (*)							
	déraillements	collisions	accidents divers	ensemble	voyageurs		agents		autres personnes		ensemble		voyageurs		agents		autres personnes		ensemble	
					tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés
1895...	400	173	2 228	2.801	1	11	11	204	5	38	17	353	70	83	158	704	133	145	311	932
1894...	365	165	1 474	2.004	1	101	7	128	1	14	9	243	16	76	130	589	117	166	263	834

(*) Y compris les suicides.

PERSONNEL.

(N° 199)

I. — INGÉNIEURS.

1° DÉCORATIONS.

Décret du 13 septembre 1897. — M. **Moffre** (Henri), Ingénieur ordinaire de 1re classe, est nommé Chevalier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur.

Décret du 14 septembre. — M. **Sartiaux** (Albert), Ingénieur en Chef de 1re classe, est promu au grade de Commandeur de l'Ordre national de la Légion d'Honneur (sur la proposition du Ministre de la Guerre).

2° NOMINATIONS.

Décret du 3 septembre 1897. — Sont nommés Élèves-Ingénieurs de 3e classe au Corps national des Ponts et Chaussées, pour prendre rang à dater du 1er octobre 1897, les Élèves de l'École Polytechnique dont les noms suivent :

MM. **Butavand** (Thomas),
Bruneau (Guy),
Bonneau (Jean),
Duchatel (Émile),
Vicaire (Paul),
Paret (Denis).

MM. **Peychez** (Maurice),
Vergnieaud (Jean),
Alix (Gaston),
Caufourier (Paul),
Lecocq (Aimable),
Stablo (Paul).

Digitized by Google

A dater du 1er octobre 1897, les Élèves-Ingénieurs ci-dessus désignés iront accomplir leur 3e année de service militaire, comme Sous-Lieutenants de réserve dans l'arme du Génie.

3° PROMOTIONS.

Décret du 17 août 1897. — Sont nommés Ingénieurs en Chef de 2e classe, pour prendre rang à dater du 1er septembre 1897, les Ingénieurs ordinaires de 1re classe dont les noms suivent, savoir:

MM. **Le Cornec** (Félix),
Guillemoto (Charles),
Dusuzeau (Léon).

4° SERVICES DÉTACHÉS.

Arrêté du 27 août 1897. — M. **Weiss** (Georges), Ingénieur ordinaire de 3e classe, en congé pour affaires personnelles, est remis en activité pour remplir les fonctions de Professeur agrégé de la Faculté de Médecine de Paris.

M. **Weiss** est placé dans la situation de service détaché.

Arrêté du 2 septembre. — M. **Guillemoto**, Ingénieur en Chef de 2e classe, à Saint-Brieuc, est mis à la disposition du Ministre des Colonies pour diriger une mission technique chargée d'étudier au Tonkin et en Chine les moyens de pénétration par voies ferrées dans les provinces chinoises du Sud-Ouest.

M. **Guillemoto** est placé dans la situation de service détaché.

5° DÉMISSION.

Décret du 4 septembre 1897. — Est acceptée la démission de M. **Macaigne** (René), Ingénieur ordinaire de 1re classe, en congé pour affaires personnelles.

6° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Gallois**, Ingénieur en Chef de 2e classe, en retraite	11 mars 1895.
M. **Mantion**, Ingénieur en Chef de 1re classe, en retraite	20 août 1897.
M. **Jozan**, Ingénieur en Chef de 2e classe	3 sept. 1897.
M. **Thual**, Ingénieur ordinaire de 2e classe	13 sept. 1897.

Digitized by Google

7° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 16 *août* 1897. — M. **Daubert** (Georges), Conducteur de 4e classe, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Loudéac, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Saint-Brieuc, en remplacement de M. **Baudot**, agent-voyer d'arrondissement admis à la retraite.

M. **Daubert** continuera de remplir les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Arrêté du 16 *août*. — M. **Sébilleau** (Joseph), Conducteur de 2e classe, attaché au service maritime du département des Côtes-du-Nord et au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Loudéac à Saint-Méen, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Loudéac, en remplacement de M. **Daubert**.

M. **Sébilleau** remplira les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Arrêté du 18 *août*. — M. **Guibal**, Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département de Tarn-et-Garonne et de divers services de navigation, est chargé du service ordinaire et maritime du département de l'Hérault, du service hydrométrique des bassins de l'Hérault et de l'Orb et du service des chemins de fer d'Estréchoux à Castanet-le-Haut et rectification de la ligne de Graissessac à Béziers, en remplacement de M. **Parlier**, nommé Inspecteur général.

Arrêté du 24 *août*. — M. **Bienvaux**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, attaché à la résidence de Senlis, au service ordinaire du département de l'Oise et à divers services de chemins de fer, est chargé, à la résidence de Lille, du 3e arrondissement du service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer du Nord, en remplacement de M. **Stoclet**, mis en service détaché.

Arrêté du 24 *août*. — M. **Husson**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Montreuil-sur-Mer, est chargé, à la résidence de Senlis, des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Bienvaux**, savoir :

1° Service ordinaire de l'arrondissement de Senlis ;

2° Arrondissement unique (Ligne d'Ormoy à Mareuil-sur-

Digitized by Google

Ourcq) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Debauve;**

3° 2e arrondissement (Ligne de Trilport à La Ferté-Milon) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef, **Bourguin.**

Décision du 27 août. — M. **Faure** (Camille), Ingénieur ordinaire de 1re classe à Montpellier, est chargé en outre de l'intérim du 2e arrondissement du service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer du Midi, jusqu'à la désignation du successeur de M. **Le Cornec.**

Arrêté du 2 septembre. — M. **Parlier,** nommé Inspecteur Général de 2e classe par décret du 18 août 1897, est chargé provisoirement d'une mission spéciale ayant pour objet l'étude de la marche des alluvions le long des côtes de l'Aude et de l'Hérault, et en particulier de la provenance et de la nature du sable de Leucate.

Décret du 3 septembre. — M. **Colson,** Ingénieur en Chef de 2e classe, Conseiller d'État, est nommé Membre du Comité consultatif des chemins de fer, en remplacement de M. **Hébrard de Villeneuve.**

Arrêté du 14 septembre. — M. **Cornac,** Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Carcassonne, au service ordinaire du département de l'Aude et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Bouffet,** est chargé des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Guibal,** appelé à une autre destination, savoir :

1° Service ordinaire du département de Tarn-et-Garonne ;

2° Service de la navigation du Tarn ;

3° Service hydrométrique du bassin de cette rivière.

M. **Cornac** remplira les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Décision du 14 septembre. — M. **Duchatel** (Émile), nommé par Décret du 3 septembre 1897 Élève-Ingénieur de 3e classe et dispensé d'accomplir sa 3e année de service militaire, est autorisé, en vertu de l'article 49 du décret du 18 juillet 1890, à suivre dès cette année les cours de l'École nationale des Ponts et Chaussées.

Idem. — M. **Le Renard** (Michel), Conducteur principal à Saint-Brieuc, est chargé de l'intérim de l'arrondissement unique du

Digitized by Google

service maritime du département des Côtes-du-Nord et du 1er arrondissement du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Thiébaut**.

II. — CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent, savoir :

21 *août* 1897. — M. **de Ramy** (Prosper), Commis, Concours de 1895, — n° 62, Basses-Alpes, service ordinaire.

25 *août*. — M. **Lemoigne** (Arthur), Commis, Concours de 1895, — n° 18, Maine-et-Loire, service ordinaire.

2 *septembre*. — M. **Regnault** (Jules), Commis, Concours de 1895, — n° 17, Cher, service ordinaire.

14 *septembre*. — M. **Rochon** (James), Commis, Concours de 1894, — n° 21, Aisne, service ordinaire.

Idem. — M. **Hommet** (Édouard), Commis, Concours de 1895, — n° 19, Pas-de-Calais, service ordinaire.

2° SERVICES DÉTACHÉS.

16 *août* 1897. — M. **Forestier** (Claude), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de Constantine, au service de la circonscription de Bône, passe au service de la circonscription de Constantine, même département.

Il est placé dans la situation de service détaché.

Idem. — M. **Ricard** (Anselme), Conducteur de 3e classe, en congé renouvelable à Boudaroua, est remis en activité et attaché, dans le département de Constantine, au service de la circonscription de Bône.

Il est placé dans la situation de service détaché.

14 *septembre.* — M. **Boudeville** (Alfred), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Aisne, est autorisé à entrer, en qualité de Directeur-voyer, au service de la ville de Saint-Quentin.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

3° CONGÉS.

25 *août* 1897. — M. **Camels** (Louis), Conducteur de 3e classe, en disponibilité avec demi-traitement pour raisons de santé, est mis en congé sans traitement pendant un an pour le même motif.

27 *août.* — M. **Desmidt** (Henri), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de Maine-et-Loire, est mis en congé d'un an, sans traitement, pour affaires personnelles.

2 *septembre.* — M. **Buso** (Albert), Conducteur de 4e classe, attaché au service maritime du département de la Charente-Inférieure, est mis en congé sans traitement pour affaires personnelles.

4° CONGÉ ILLIMITÉ.

2 *septembre* 1897. — M. **Guittet** (Joseph), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de la Sarthe, est mis, sur sa demande, en congé illimité pour entrer, en qualité de Chef de l'exploitation, au service de la Compagnie des tramways à vapeur du département d'Ille-et-Vilaine.

5° DISPONIBILITÉ.

27 *août* 1897. — M. **Magnenant** (Jean), en congé avec traitement entier, est mis en disponibilité avec demi-traitement, pour raisons de santé.

10 *septembre.* — M. **Humbert** (Florent), Conducteur principal, attaché au service ordinaire du département du Cher, est mis en disponibilité avec demi-traitement pour raisons de santé.

Idem. — M. **Humblot** (Jules), Conducteur de 2e classe, en retrait d'emploi, est mis en disponibilité avec demi-traitement pour raisons de santé pendant six mois.

Digitized by Google

6° RETRAITES.

Date d'exécution.

M. **Bosramier** (Silvain), Conducteur principal, Seine, service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer d'Orléans..... 1er sept. 1897

M. **Renault** (Alphonse), Conducteur principal, Constantine, service de la circonscription de Constantine ..... 1er sept. 1897

M. **Le Nestour** (Jules), Conducteur de 4e classe, en congé pour affaires personnelles..... 14 sept. 1897

M. **Thébaud** (Charles), Conducteur principal, Seine, service du Contrôle de l'exploitation commerciale des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée..... 1er oct. 1897

M. **Lagatu** (François), Conducteur principal, en disponibilité pour raisons de santé..... 1er oct. 1897

M. **Bouche** (Jules), Conducteur principal, en disponibilité pour raisons de santé..... 1er oct. 1897

M. **Gautier** (Léon), Conducteur principal, en disponibilité pour raisons de santé..... 1er oct. 1897

M. **Mahé** (Eugène), Conducteur principal, en disponibilité pour raisons de santé..... 1er oct. 1897

M. **Bimbenet** (Adolphe), Conducteur principal, Loir-et-Cher, détaché au service de l'Administration des chemins de fer de l'État..... 1er oct. 1897

M. **Bourgeois** (Jules), Conducteur principal, Seine, détaché au service municipal de la Ville de Paris ..... 1er oct. 1897

M. **Lazowski** (Maximilien), Conducteur principal, Allier, service du canal de Berry..... 1er oct. 1897

M. **Rouyer** (Ferdinand), Conducteur principal, Marne, service ordinaire..... 1er oct. 1897

M. **Esbaupin** (Ernest), Conducteur principal, Allier, service ordinaire..... 1er oct. 1897

M. **Imbault** (Alfred), Conducteur principal, Seine-et-Oise, détaché au service municipal de la Ville de Versailles..... 1er oct. 1897

M. **Blaise** (Eugène), Conducteur principal, Meurthe-et-Moselle, service ordinaire..... 1er oct. 1897

Il est d'ailleurs maintenu en fonctions jusqu'à la liquidation de sa pension.

Digitized by Google

Date d'exécution.

M. **Courret** (Jean), Conducteur principal, Gironde, service des études et travaux du chemin de fer de La Sauve à Eymet ..... 1er oct. 1897

Il est d'ailleurs maintenu en fonctions jusqu'à la liquidation de sa pension.

M. **Perrault** (Alexis), Conducteur principal, Cher, service de la 2e section de la navigation de la Loire et du canal latéral..... 1er oct. 1897

Il est d'ailleurs maintenu en fonctions jusqu'à la liquidation de sa pension.

M. **Sichère** (Delphin), Conducteur principal, Loire-Inférieure, service ordinaire..... 1er oct. 1897

Il est d'ailleurs maintenu en fonctions jusqu'à la liquidation de sa pension.

M. **Guilliot** (Auguste), Conducteur principal, Meurthe-et-Moselle, service du canal de l'Est, Branche Sud..... 1er oct. 1897

Il est d'ailleurs maintenu en fonctions jusqu'à la liquidation de sa pension.

M. **Borel** (Amable), Conducteur principal, Puy-de-Dôme, service ordinaire..... 1er oct. 1897

Il est d'ailleurs maintenu en fonctions jusqu'à la liquidation de sa pension.

M. **Lemoine** (Jean-Baptiste), Conducteur principal, Meuse, service ordinaire..... 1er oct. 1897

Il est d'ailleurs maintenu en fonctions jusqu'à la liquidation de sa pension.

M. **Bertauche** (Auguste), Conducteur principal, Seine, service de la navigation de la Seine (1re section, 2e division)..... 1er oct. 1897

Il est d'ailleurs maintenu en fonctions jusqu'à la liquidation de sa pension.

M. **Fauvel** (Michel), Conducteur principal, Loire-Inférieure, service de la 4e section de la navigation de la Loire..... 1er oct. 1897

Il est d'ailleurs maintenu en fonctions jusqu'à la liquidation de sa pension.

M. **Chatton** (François), Conducteur principal, Finistère, service ordinaire..... 1er oct. 1897

Il est d'ailleurs maintenu en fonctions jusqu'à la liquidation de sa pension.

Digitized by Google

Date d'exécution.

M. **Floret** (Jean-Baptiste), Conducteur principal, Gironde, service maritime ..... 1er oct. 1897

Il est d'ailleurs maintenu en fonctions jusqu'à la liquidation de sa pension.

M. **Albouy** (Antoine), Conducteur principal, Aude, service ordinaire ..... 1er oct. 1897

M. **Révélhac** (Baptiste), Conducteur principal, Cantal, service ordinaire ..... 1er oct. 1897

Il est d'ailleurs maintenu en fonctions jusqu'à la liquidation de sa pension.

M. **Cloître** (Adolphe), Conducteur principal, Vendée, service maritime ..... 1er oct. 1897

Il est d'ailleurs maintenu en fonctions jusqu'à la liquidation de sa pension.

M. **Petit** (Auguste), Conducteur principal, Nord, service ordinaire ..... 1er oct. 1897

Il est d'ailleurs maintenu en fonctions jusqu'à la liquidation de sa pension.

M. **Baron** (Victor), Conducteur principal, Aisne, service de la navigation entre la Belgique et Paris ..... 1er oct. 1897

Il est d'ailleurs maintenu en fonctions jusqu'à la liquidation de sa pension.

M. **Degonville** (Hormidas), Conducteur principal, Aisne, service ordinaire ..... 1er oct. 1897

M. **Pestre** (Henri), Conducteur principal, Mayenne, service ordinaire ..... 1er oct. 1897

Il est d'ailleurs maintenu en fonctions jusqu'à la liquidation de sa pension.

M. **Nicolas** (Alfred), Conducteur principal, Rhône, service de la navigation du Rhône ..... 1er oct. 1897

Il est d'ailleurs maintenu en fonctions jusqu'à la liquidation de sa pension.

M. **Favro** (Mathurin), Conducteur principal, Morbihan, service de la 2e section du canal de Nantes à Brest ..... 1er oct. 1897

Il est d'ailleurs maintenu en fonctions jusqu'à la liquidation de sa pension.

M. **Mary** (Alfred), Conducteur principal, Seine, service du contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer d'Orléans ..... 1er oct. 1897

Digitized by Google

Date d'exécution

Il est d'ailleurs maintenu en fonctions jusqu'à la liquidation de sa pension.

M. **Lacoste** (Augustin), Conducteur principal, Loire, service ordinaire ..... 1er oct. 1897

Il est d'ailleurs maintenu en fonctions jusqu'à la liquidation de sa pension.

M. **Lorgeré** (Augustin), Conducteur principal, Côtes-du-Nord, service ordinaire..... 1er oct. 1897

Il est d'ailleurs maintenu en fonctions jusqu'à la liquidation de sa pension.

M. **Arnaud** (Charles), Conducteur principal, Seine, service de la navigation de la Seine (1re section, 2e division) ..... 1er oct. 1897

Il est d'ailleurs maintenu en fonctions jusqu'à la liquidation de sa pension.

M. **Pomié** (Joseph), Conducteur de 1re classe, Seine, navigation de l'Yonne..... 1er oct. 1897

Il est d'ailleurs maintenu en fonctions jusqu'à la liquidation de sa pension.

M. **Saintigny** (Charles), Conducteur de 1re classe, Puy-de-Dôme, service de la navigation de l'Allier..... 1er oct. 1897

M. **Cousin** (François), Conducteur de 1re classe, Oise, service ordinaire..... 1er oct. 1897

Il est d'ailleurs maintenu en fonctions jusqu'à la liquidation de sa pension.

M. **Richet** (Pierre), Conducteur de 1re classe, Gironde, service ordinaire ..... 1er oct. 1897

Il est d'ailleurs maintenu en fonctions jusqu'à la liquidation de sa pension.

M. **Serain** (Valentin), Conducteur de 1re classe, Gers, service ordinaire ..... 1er oct. 1897

M. **Pons** (Jean), Conducteur de 1re classe, Oran, service ordinaire..... 1er oct. 1897

Il est d'ailleurs maintenu en fonctions jusqu'à la liquidation de sa pension.

M. **Flocard** (Hippolyte), Conducteur de 1re classe, Haute-Marne, service du canal de la Marne à la Saône..... 1er oct. 1897

Il est d'ailleurs maintenu en fonctions jusqu'à la liquidation de sa pension.

Digitized by Google

Date d'exécution.

M. **Kervingant** (Frédéric), Conducteur de 1re classe, Côtes-du-Nord, service ordinaire..... 1er oct. 1897

M. **Cochepin** (Pierre), Conducteur de 1re classe, Marne, service du canal de l'Aisne à la Marne.... 1er oct. 1897

Il est d'ailleurs maintenu en fonctions jusqu'à la liquidation de sa pension.

M. **Chesneau** (Armand), Conducteur de 1re classe, Loir-et-Cher, service ordinaire..... 1er oct. 1897

Il est d'ailleurs maintenu en fonctions jusqu'à la liquidation de sa pension.

M. **Deguisne** (Louis), Conducteur de 2e classe, en congé renouvelable à Béthune..... 1er oct. 1897

M. **Périguey** (Blaise), Conducteur de 2e classe, en congé pour affaires personnelles..... 1er oct. 1897

M. **Cariage** (Charles), Conducteur de 3e classe, en congé illimité..... 29 oct. 1897

M. **Bardin** (Étienne), Conducteur de 1re classe, Hérault, service des études et travaux du chemin de fer de Tournemire au Vigan..... 1er nov. 1897

7° DÉCÈS

Date du décès.

M. **Beuscher** (Armand), Conducteur de 4e classe, en congé illimité..... 25 juin 1893

M. **Herbin** (Auguste), Conducteur de 4e classe, en congé illimité..... 19 oct. 1893

M. **Chadenson** (Marius), Conducteur de 2e classe, Haute-Loire, service ordinaire..... 15 août 1897

M. **Le Berre** (Auguste), Conducteur principal, Finistère, service maritime et service des études et travaux du chemin de fer de Carhaix à Châteaulin..... 18 août 1897

8° DÉCISIONS DIVERSES

16 *août* 1897. — M. **Prégermain** (Alphonse), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département de l'Yonne, au service du canal du Nivernais, passe, dans le département de Maine-et-Loire, au service de la 3e section de la navigation de la Loire.

Digitized by Google

2 *septembre*. — M. **Besnard** (Albert), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département du Loiret, passe, dans le département du Morbihan, au service ordinaire et au service de la 2e section du canal de Nantes à Brest.

Idem. — M. **Duhamet** (Pierre), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département du Morbihan et au service de la 2e section du canal de Nantes à Brest, passe au service maritime du département du Finistère et au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Carhaix à Morlaix.

2 *septembre*. — M. **Duburg** (Henri), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Dordogne, au service des études et travaux du chemin de fer de Nontron à Sarlat, passe au service maritime du département de la Charente-Inférieure.

9 *septembre*. — M. **Roussotte** (Louis), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de Saône-et-Loire, au service de la 2e section de la navigation de la Loire, passe au service de la navigation de la Saône, même département.

11 *septembre*. — M. **Seigné** (Lucien), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département du Loiret, au service de la 2e section de la navigation de la Loire, passe, dans le département de la Seine, au service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer d'Orléans.

14 *septembre*. — M. **Moret** (Théodule), Conducteur de 3e classe, en congé pour affaires personnelles, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département de l'Aisne.

14 *septembre*. — M. **Cassagnes** (Joseph), Conducteur de 4e classe, en retrait d'emploi, est remis en activité et attaché, dans le département du Puy-de-Dôme, au service de la navigation de l'Allier.

23 *septembre*. — M. **Lazerges** (Pierre), Conducteur principal attaché, dans le département de la Haute-Caronne, au service des études et travaux du chemin de fer de Castelsarrasin à Beaumont, est attaché en outre au service des études du chemin de fer de Bazas à Auch.

Les Editeurs-Gérants : P. Vicq-Dunod et Cie.

Tours. — Imprimerie Deslis Frères

Digitized by Google

LOIS.

(N° 200)

[6 août 1897]

Loi ayant pour objet de proroger le délai fixé par la loi du 9 août 1894 pour l'accomplissement des expropriations nécessaires à l'établissement des chemins de fer d'intérêt local de Raucourt à Vouziers, avec embranchement de Châtillon à Buzancy et de Wasigny à Signy-l'Abbaye.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Article unique. — Est prorogé, jusqu'au 9 août 1898, le délai fixé par l'article 2 de la loi du 9 août 1894 pour l'accomplissement des expropriations nécessaires à l'établissement, dans le département des Ardennes, des chemins de fer d'intérêt local de Raucourt à Vouziers, avec embranchement de Châtillon à Buzancy et de Wasigny à Signy-l'Abbaye.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

(N° 201)

[6 août 1897]

Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Haute-Savoie, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie de 1 mètre de largeur entre les bords intérieurs des rails et à crémaillère, de Chamonix au Montenvers.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Digitized by Google

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Haute-Savoie, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie de 1 mètre de largeur entre les bords intérieurs des rails et à crémaillère, de Chamonix au Montenvers.

Art. 2. — Cette déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit chemin de fer ne sont pas accomplies dans un délai de six ans à partir de la promulgation de la présente loi.

Art. 3. — Le département de la Haute-Savoie est autorisé à pourvoir à l'exécution de la ligne dont il s'agit, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions de la convention passée, le 6 mars 1897, entre le préfet de la Haute-Savoie, d'une part, et MM. Burtin, Chappuis, Montfort et Perrody, d'autre part, ainsi que du cahier des charges annexé à ladite convention.

Des copies certifiées conformes de ces convention et cahier des charges resteront annexées à la présente loi.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

CONVENTION.

L'an 1897 et le 6 mars,

Entre M. le préfet du département de la Haute-Savoie, agissant au nom du département, en vertu de la délibération du conseil général du 24 août 1893, sous la réserve de l'approbation des présentes par la commission départementale,

D'une part :

Et MM. Perrody, demeurant à Bonneville, Burtin, demeurant à Genève, Montfort, demeurant à Annemasse, et Chappuis, ayant demeuré à Genève, actuellement domicilié à Nidau (Berne),

D'autre part :

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet de la Haute-Savoie concède, au nom du département, à MM. Perrody, Burtin, Montfort et Chappuis, qui l'acceptent pour eux et pour la société qu'ils se proposent de constituer, la construction et l'exploitation d'un chemin de fer d'intérêt local de Chamonix au Montenvers, pour le transport des voyageurs, des bagages et des marchandises alimentaires, dans les conditions déterminées par le cahier des charges annexé à la présente convention.

Art. 2. — De leur côté, MM. Perrody, Burtin, Montfort et Chappuis

Digitized by Google

s'engagent, conjointement et indivisiblement, à exécuter et à exploiter le chemin de fer dont il s'agit, conformément au cahier des charges susmentionné ; ce cahier des charges est, d'ailleurs, conforme au type approuvé par le décret du 6 août 1881, sauf en ce qui concerne les articles 4, 44, 51 et 55 supprimés, et les articles 7, 19, 31, 32, 41, 42, 43, 45, 46, 47, 48, 49, 54, 56, 57 modifiés.

Art. 3. — Aucune subvention d'aucune sorte ne sera accordée aux concessionnaires. Il leur est, en outre, interdit expressément, sous peine de déchéance, de s'intéresser directement ou indirectement dans une entreprise étrangère à l'objet même de la concession, sans en avoir obtenu l'autorisation préalable par décret délibéré en conseil d'État.

Art. 4. — Le personnel employé à l'exploitation de la ligne sera de nationalité française.

Art. 5. — Dans un délai de deux ans à dater de la déclaration d'utilité publique, les concessionnaires devront constituer une société anonyme. La société qui sera ainsi formée se substituera aux concessionnaires et deviendra solidairement responsable avec eux vis-à-vis du département de tous les engagements qu'ils auraient contractés avec ce dernier.

Cette substitution devra être approuvée par un décret délibéré en conseil d'État, suivant les dispositions de l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 6. — Pour l'exécution de la présente convention, les parties font élection de domicile, savoir :

M. le préfet, à la préfecture du département de la Haute-Savoie, à Annecy ;

MM. Perrody, Burtin, Montfort et Chappuis, à Bonneville.

Fait en quadruple à Annecy, les jour, mois et an que dessus.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le chemin de fer d'intérêt local qui fait l'objet du présent cahier des charges partira du bourg de Chamonix, sur la rive gauche de l'Arve, au lieu dit « Le Bioley », passera près du village des Barats et aboutira à l'hôtel du Montenvers. Sa longueur sera d'environ 5.500 mètres.

Art. 2. — Les travaux devront être commencés dans un délai de dix-huit mois à partir de la loi déclarative d'utilité publique. Ils seront poursuivis de telle façon que la ligne entière soit livrée à l'exploitation le

Digitized by Google

15 juin 1900 ou au plus tard six ans après la date de la loi déclarative d'utilité publique.

Art. 3 à 7. — *Comme au type.*

Art. 7. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre.

La largeur des locomotives et des caisses des véhicules ainsi que de leur chargement ne dépassera pas 2m,30, et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, restera inférieure à 2m,50 ; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 3m,30.

Dans les parties à deux voies la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 2 mètres.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 75 centimètres.

L'épaisseur de la couche de ballast sera d'au moins 35 centimètres, et l'on ménagera au pied de chaque talus du ballast une banquette de largeur telle que l'arête de cette banquette se trouve à 90 centimètres au moins de la verticale de la partie la plus saillante du matériel roulant.

Le concessionnaire établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'asséchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par le préfet, suivant les circonstances locales, sur les propositions du concessionnaire.

Dans les parties en déblai, dans le roc vif, le ballast pourra être supprimé, et les traverses seront scellées solidement dans le roc.

Art. 8. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 100 mètres.

Une partie droite de 40 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum des déclivités est fixé à 25 centimètres.

Une partie horizontale de 40 mètres au moins devra être ménagée entre deux déclivités consécutives de sens contraires.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté, dans des cas exceptionnels, de proposer aux dispositions du présent article les modifications qui lui paraîtraient utiles ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable du préfet.

Art. 9. — Le nombre et l'emplacement des stations ou haltes des voyageurs et des gares de marchandises seront arrêtés par le conseil général, sur les propositions du concessionnaire, après une enquête spéciale.

Digitized by Google

Il demeure toutefois entendu, dès à présent, que des stations seront établies dans les localités indiquées ci-après :

Station du point de départ : Chamonix.

Station terminus : au Montenvers.

Si, pendant l'exploitation, de nouvelles stations, gares ou haltes sont reconnues nécessaires, d'accord entre le département et le concessionnaire, il sera procédé à une enquête spéciale.

L'emplacement en sera définitivement arrêté par le conseil général, le concessionnaire entendu.

Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par le préfet, le concessionnaire entendu ; si la sécurité publique l'exige, le préfet pourra, pendant le cours de l'exploitation, prescrire l'établissement de nouvelles gares d'évitement, ainsi que l'augmentation des voies dans les stations et aux abords des stations.

Le concessionnaire sera tenu, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre au préfet les projets de détail de chaque gare, station ou halte, lesquels se composeront :

1° D'un plan à l'échelle de 1/500e indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords ;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de 1 centimètre par mètre ;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

Le reste comme au type (*).

(N° 202)

[11 août 1897]

Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, dans les départements de la Nièvre et la Côte-d'Or, du chemin de fer d'intérêt local, à voie étroite, de Corbigny à Saulieu, avec prolongement de Corbigny à Chitry-les-Mines.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans

(*) Voir le type, *Ann.* 1882, p. 264, et *Journal officiel* du 20 août 1897.

Digitized by Google

les départements de la Nièvre et de la Côte-d'Or, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie de 1 mètre de largeur entre les bords intérieurs des rails, de Corbigny à Saulieu, avec prolongement de Corbigny à Chitry-les-Mines.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires ne sont pas accomplies dans un délai de cinq ans à partir de la promulgation de la présente loi.

Art. 3. — Les départements de la Nièvre et de la Côte-d'Or sont autorisés à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne dont il s'agit, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions :

1° Des conventions passées, le 29 décembre 1896, entre le préfet de la Nièvre, d'une part, et MM. Denèfle, Claverie et Boixo, d'autre part, pour la concession de la partie de la ligne située dans le département de la Nièvre et pour la rétrocession de la partie de la ligne située dans le département de la Côte-d'Or, ainsi que du cahier des charges annexé à ces conventions ;

2° De la convention passée, les 28 septembre et 12 octobre 1896, entre le préfet de la Côte-d'Or, d'une part, et le préfet de la Nièvre, d'autre part, pour la concession, par le premier de ces départements au second, de la section de la ligne comprise dans le département de la Côte-d'Or.

Une copie certifiée conforme de ces conventions, ainsi que du cahier des charges, demeurera annexée à la présente loi.

Art. 4. — Pour l'application des dispositions des articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880, le maximum du capital de premier établissement de la ligne désignée à l'article 1er ci-dessus est fixé à la somme de cinq millions vingt-sept mille cent francs (5.027.100 fr.).

Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor public est fixé à cent quatre mille quatre-vingts francs (104.080 fr.).

Dans tous les cas où, conformément aux dispositions des conventions ci-dessus visées, les départements participeraient aux recettes de l'exploitation, l'État viendrait, au prorata de sa subvention, en partage des bénéfices réalisés par les départements.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

Digitized by Google

Concession de la section comprise dans le département de la Nièvre.

CONVENTION.

Entre le préfet de la Nièvre, agissant au nom de ce département, en vertu des délibérations du conseil général de la Nièvre en date des 23 avril 1895 et 21 août 1896, et après avis conforme de la commission départementale, en date des 30 septembre 1896 et 30 novembre 1896,

D'une part ;

Et MM. Denêfle (Ambroise), Claverie (Guillaume) et Boixo (Jean), entrepreneurs de travaux publics, demeurant à Paris, 16, avenue Trudaine, tous les trois associés et solidairement responsables de l'exécution de la présente convention,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet, au nom du département de la Nièvre, concède à MM. Denêfle, Claverie et Boixo, qui acceptent, la construction et l'exploitation de la ligne de chemin de fer d'intérêt local de Corbigny à Saulieu, avec embranchement sur Chitry-les-Mines, partie comprise sur le territoire de la Nièvre, sur une longueur de 72km.170.

La concession, qui n'aura d'effet qu'en vertu de la loi à intervenir approuvant le présent traité, est faite aux conditions suivantes.

Art. 2. — La construction du chemin de fer projeté sera établie conformément aux projets dressés par le service vicinal de la Nièvre et sous son contrôle.

L'entreprise comprendra la totalité des dépenses (sauf réserve faite à l'article 5 ci-après, en ce qui concerne les terrains et clôtures), et notamment les études complémentaires et la production des projets définitifs, tous les travaux d'infrastructure, de superstructure, matériel fixe et roulant, mobilier des gares, des ateliers, etc., prévus à l'avant-projet et, en général, toutes les dépenses nécessaires à assurer le bon fonctionnement de la ligne.

Le matériel, qui devra faire retour gratuitement au département en fin de concession, est limité à 7 locomotives, 24 voitures à voyageurs, 8 fourgons et 72 wagons divers à marchandises (dans le calcul de ces nombres chaque voiture et wagon sur boggies sera compté pour deux). Ce matériel sera livré en bon état de service.

Art. 3. — Le maximum total des dépenses de construction et de mise en exploitation de la ligne est fixé, moins les terrains et clôtures, au chiffre maximum de 3.933.265 francs, chiffre qui, sous aucun prétexte, ne peut être dépassé, quels que soient les dépenses, la longueur à laquelle ce maximum s'appliquera ne pouvant non plus excéder 72km.170.

Si le montant des dépenses de construction n'atteint pas le chiffre maximum prévu ci-dessus, la différence sera partagée, à titre de prime

Digitized by Google

d'économie, par moitié entre le département et les concessionnaires.

Le département remboursera aux concessionnaires, dans la limite de ce maximum, les dépenses de construction réellement faites et dûment constatées. Cette constatation sera faite d'une manière permanente par les soins des agents du département, de façon à déterminer, d'une manière exacte, le compte de premier établissement et à fixer la part du département sur les économies réalisées.

Toutes les dépenses, moins les acquisitions de terrains, seront majorées de 10 0/0 pour faux frais, constitution du capital, usure du matériel, intérêts pendant la construction, etc., sans que cette majoration puisse, en aucun cas, porter la dépense totale au-delà du maximum de 3.933.265 francs fixé ci-dessus.

Il sera délivré tous les mois un acompte au fur et à mesure de l'exécution des travaux et jusqu'à concurrence des trois quarts des dépenses constatées par des états de situation présentés par les concessionnaires et approuvés par l'administration.

Lorsque la ligne entière sera achevée et aura été l'objet d'une réception définitive approuvée par le préfet, le département payera aux concessionnaires le solde de ce qui leur sera dû, moins une somme de 1.082.550 francs représentant leur participation dans les dépenses de premier établissement de la ligne.

Art. 4. — Le département payera l'intérêt de cette somme de 1.082.550 francs pendant la durée de la concession, au taux de 3,75 0/0, plus l'amortissement.

En cas de déchéance, le payement de ces annuités serait suspendu, et aucun remboursement ne serait dû aux concessionnaires pour la partie non amortie du capital fourni par eux.

Art. 5. — Tous les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau déplacés, etc., seront achetés par les concessionnaires pour le compte du département, au nom duquel les actes seront passés. Les acquisitions comprendront toujours les indemnités de clôture, s'il y a lieu d'en accorder, et de dépréciation.

Les acquisitions amiables ne pourront avoir lieu qu'après l'approbation, par le préfet, des états estimatifs des terrains à occuper.

Si la somme de 403.340 francs, prévue à l'avant-projet pour acquisitions de terrains et indemnités de clôture, venait à être dépassée, l'excédent serait à la charge du département pour les neuf dixièmes ; l'autre dixième serait payé par les concessionnaires. Mais, si ce chiffre de 403.340 francs n'est pas atteint, la différence sera partagée par moitié, à titre de prime d'économie, entre les concessionnaires et le département.

Les indemnités ou redevances qui pourront être demandées par la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée à Corbigny et à Saulieu, et par la compagnie des tramways de la Côte-d'Or, pour raccordements ou traversées de ces lignes, sont à la charge des concessionnaires.

Digitized by Google

Art. 6. — Si, en raison de l'augmentation du trafic, un supplément de matériel et d'installation des gares devenait nécessaire, le compte d'établissement pourrait être augmenté, avec l'approbation de l'administration supérieure, des dépenses qui seraient faites de ce chef.

Toutefois ces augmentations de dépenses ne devront se produire que lorsque la recette kilométrique dépassera 3.000 francs ; elles ne pourront, en aucun cas, excéder 2.000 francs par kilomètre.

Les capitaux nécessaires au payement de ces travaux seront fournis par les concessionnaires, pour leur être remboursés sur les recettes nettes, avec intérêts à 3,50 0/0 et l'amortissement dans le temps restant à courir jusqu'à la fin de la concession.

Si les recettes nettes étaient insuffisantes pour couvrir l'annuité à payer de ce fait, le déficit serait porté au compte d'attente prévu à l'article 7.

Art. 7. — L'exploitation sera faite aux frais, risques et périls des concessionnaires, quelles que soient les recettes.

Lorsque les recettes d'une année seront supérieures aux dépenses réelles d'exploitation dûment justifiées, l'excédent, après les prélèvements indiqués ci-après, sera partagé par moitié entre le département et les concessionnaires.

Les dépenses à porter en compte chaque année pour trois trains par jour dans chaque sens ne pourront excéder une somme maximum fixée par kilomètre à :

$$2.000 \text{ fr.} + \frac{R}{3},$$

c'est-à-dire 2.000 francs, plus le tiers de la recette brute, impôts déduits.

Chaque année, il sera fait, s'il y a lieu, état des insuffisances d'exploitation qui pourront se produire ; ces insuffisances seront portées en compte d'attente pour être remboursées, avec intérêts simples à 3 0/0, sur les bénéfices éventuels d'exploitation, avant tout partage avec le département.

Si, à l'expiration de la concession, il reste des insuffisances à couvrir, soit sur l'exploitation, soit pour le remboursement des annuités relatives aux travaux complémentaires, les concessionnaires les subiront, sans rien avoir à réclamer au département.

Le préfet pourra autoriser les concessionnaires à mettre en circulation des trains supplémentaires, qui seront payés dans les conditions indiquées par la formule ci-dessus, à laquelle il sera ajouté 60 centimes par train kilométrique.

Art. 8. — A partir de la cinquième année d'exploitation, les concessionnaires devront prélever sur la recette brute la somme de 150 francs par kilomètre exploité, pour servir à former un fonds de réserve destiné au renouvellement de la voie, du matériel, et aux dépenses imprévues et exceptionnelles d'exploitation ; le prélèvement sera effectué tous les

Digitized by Google

ans, jusqu'au moment où le fonds de réserve aura atteint le chiffre de 1.500 francs par kilomètre, soit 108.255 francs.

Cette somme de 108.255 francs demeurera fixe et sera successivement complétée au fur et à mesure que les dépenses visées au paragraphe précédent auront obligé à l'entamer.

Elle sera déposée dans une caisse agréée par le département ; les revenus seront touchés par les concessionnaires ; ce fonds demeurera leur propriété et leur reviendra en fin de concession.

Art. 9. — Avant la mise en exploitation, les concessionnaires seront tenus de constituer une société anonyme spéciale aux chemins de fer de la Nièvre, dont le capital sera de 1.082.550 francs représentant leur quote-part dans l'entreprise.

Ladite société devra être agréée par le conseil général de la Nièvre.

Elle sera substituée aux concessionnaires et deviendra solidairement responsable avec eux vis-à-vis du département de tous les engagements qu'ils auront contractés avec ce dernier. Cette substitution devra toutefois être approuvée par un décret rendu en conseil d'État, suivant les dispositions de l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 10. — La présente concession sera faite aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé, que les concessionnaires s'engagent rigoureusement à exécuter.

Ce cahier des charges est conforme au type joint au décret du 6 août 1881, sauf les modifications introduites aux articles 13, 31, 41, 53, 56 et 66.

Art. 11. — La validité de la présente convention est subordonnée à la déclaration d'utilité publique et à l'obtention, par le département, des subventions de l'État, au taux maximum résultant des lois et règlements sur la matière.

Art. 12. — Les concessionnaires s'engagent à n'employer que des ouvriers et employés français et du matériel fixe et roulant de provenance française ; ils pourront cependant admettre des ouvriers étrangers dans la proportion de 10 0/0.

Art. 13. — Le présent contrat s'appliquera conjointement au traité de rétrocession de la section de ligne comprise entre la limite de la Côte-d'Or et Saulieu, les deux contrats étant intimement liés quant à leur existence et à leur exécution.

Art. 14. — Si le département décide la construction des lignes de Nevers à Corbigny, Saint-Saulge à Tannay et Cosne à Saint-Amand, la préférence sera accordée, à conditions égales, à MM. Denélle, Claverie et Boixo.

Un délai de trois mois leur sera accordé, après notification, pour formuler leur acceptation ou leur refus.

Fait double à Nevers, le 29 décembre 1896.

Digitized by Google

Concession de la section comprise dans le département de la Côte-d'Or.

Entre le préfet de la Côte-d'Or, agissant au nom du département, en vertu d'une délibération du conseil général de la Côte-d'Or, en date du 25 avril 1895, et d'une délibération de la commission départementale, en date du 24 septembre 1896.

D'une part;

Et le préfet de la Nièvre, agissant également au nom du département, en vertu d'une délibération du conseil général de la Nièvre, en date du 23 avril 1895, et d'une délibération de la commission départementale, en date du 30 septembre 1896,

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet de la Côte d'Or concède au département de la Nièvre, ce qui est accepté par le préfet de ce département, la partie du chemin de fer d'intérêt local de Corbigny à Saulieu située sur le département de la Côte-d'Or entre la limite de la Nièvre et la gare de Saulieu, conformément aux dispositions de l'avant-projet approuvé par le conseil général de la Nièvre le 4 avril 1894, et par le conseil général de la Côte-d'Or le 25 avril 1895.

Art 2. — La construction et l'exploitation de cette portion de chemin de fer seront faites par le département de la Nièvre. Les dépenses de premier établissement et d'exploitation qui en résulteront seront supportées par chaque département proportionnellement aux longueurs de voie ferrée située sur le territoire de chacun d'eux.

Ces longueurs sont d'après l'avant-projet :

Sur la Nièvre, de 72km,170 ;

Sur la Côte-d'Or, de 7km,830 ;

Soit 80 kilomètres.

Elles seront exactement déterminées par les projets définitifs.

Art. 3. — La contribution du département de la Côte-d'Or aux charges annuelles, quelles qu'elles soient, qu'assumera le département de la Nièvre du chef de l'établissement du chemin de fer, ne sera, en aucun cas, supérieure à 10.048 francs et la durée de cette contribution ne sera pas supérieure à cinquante ans à dater de la loi déclarative d'utilité publique de la ligne.

Art. 4. — La validité de la présente concession et de son acceptation par le département de la Nièvre est subordonnée à l'approbation intégrale par le Gouvernement de la concession accordée par le département de la Nièvre à MM. Denèlle et Cie, et du cahier des charges de leur entreprise. Les dispositions seront de droit revisables à la demande de l'une ou l'autre des deux parties, en cas de modifications des conventions passées avec le sieur Denèlle et Cie.

Fait double à Dijon, le 28 septembre 1896,

Et à Nevers, le 12 octobre 1896.

Digitized by Google

Rétrocession de la section située sur le territoire de la Côte-d'Or.

Entre le préfet de la Nièvre, agissant au nom de ce département en exécution des délibérations du conseil général, en date des 23 avril 1895 et 21 août 1896, et après avis conforme de la commission départementale, en date du 30 septembre 1896,

D'une part ;

Et MM. Denèfle (Ambroise), Claverie (Guillaume) et Boixo (Jean), entrepreneurs de travaux publics, demeurant à Paris, 16, avenue Trudaine, tous les trois associés et solidairement responsables de l'exécution des présentes,

D'autre part ;

Il a été exposé et convenu ce qui suit :

EXPOSÉ.

Par contrat administratif, en date des 28 septembre et 12 octobre 1896, intervenu entre les préfets de la Côte-d'Or et de la Nièvre, en exécution des délibérations des conseils généraux et des avis conformes des commissions départementales respectivement intéressés, le département de la Côte-d'Or a concédé au département de la Nièvre acceptant la construction et l'exploitation, à des conditions déterminées, de la section du chemin de fer d'intérêt local de Corbigny à Saulieu, située sur le territoire de la Côte-d'Or, entre la limite de ce département et la gare de Saulieu, sur une longueur de 7^{km},830.

CONVENTION.

En conséquence de la concession dont il vient d'être parlé et du droit qu'il a de disposer, le département de la Nièvre, représenté comme il est dit plus haut, rétrocède à MM. Denèfle, Claverie et Boixo susnommés et qualifiés la construction et l'exploitation, aux conditions suivantes, de ladite section du chemin de fer d'intérêt local de Corbigny à Saulieu, située sur le territoire de la Côte-d'Or, et d'une longueur de 7^{km},830.

Art. 1er. — La section de ligne de la limite des deux départements de la Nièvre et de la Côte-d'Or à Saulieu, et celle de Corbigny à la limite des deux départements, dont la première est le prolongement, ne formeront qu'une seule et même ligne de Corbigny à Saulieu, dont MM. Denèfle, Claverie et Boixo auront la construction et l'exploitation pendant cinquante ans, suivant les clauses et conditions du traité de concession passé avec eux à la date de ce jour, et du cahier des charges commun qui y est annexé.

Art. 2. — Le maximum total des dépenses de construction et de mise en exploitation de la ligne, fixé par l'article 3 du traité de construction à 3.933.265 francs, est en conséquence élevé à 4.360.000 francs.

Digitized by Google

La longueur totale de ligne à laquelle s'applique ce maximum ne pourra excéder 80 kilomètres.

La participation des cessionnaires dans les dépenses de premier établissement de la ligne visée par les articles 3 et 4 du traité de concession est élevée, pour la ligne entière, à 1.200.000 francs.

Art. 3. — La somme de 403.340 francs prévue à l'avant-projet pour acquisition de terrains et indemnités de clôtures, et visée à l'article 5 du traité connexe de concession, est élevée à 447.100 francs.

Art. 4. — Le fonds de réserve, fixé à 108.255 francs par l'article 8 du traité de concession, est élevé à 120.000 francs.

Art. 5. — Le capital de la société à constituer aux termes de l'article 9 du traité de concession est élevé à 1.200.000 francs.

Art. 6. — Toutes les dispositions du traité de concession non modifiées par le présent contrat seront appliquées à la section de ligne rétrocédée, de manière que la construction et l'exploitation de la ligne entière, de Corbigny à Saulieu, soient soumises aux mêmes règles et aux mêmes conditions, sans qu'il y ait jamais distinction ni séparation entre la section concédée et celle rétrocédée ; et notamment les calculs, comptes ou évaluations que comportent les deux contrats, seront faits sur l'ensemble des dépenses afférentes à la ligne totale de Corbigny à Saulieu.

Art. 7. — MM. Denèfle, Claverie et Boixo déclarent accepter la présente rétrocession et se soumettre à toutes les conditions du contrat dont l'exécution demeure, d'ailleurs, entièrement liée au sort de la concession elle-même et en dépend absolument.

Fait double à Nevers, le 29 décembre 1896.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le chemin de fer d'intérêt local qui fait l'objet du présent cahier des charges partira de la gare d'eau du canal du Nivernais à Chitry-les-Mines ; il passera à Corbigny, Cervon, Lormes, Ouroux, Montsauche, les Settons, Moux, Alligny-en-Morvan, Fétigny et Saint-Léger-des-Fourches ; il se terminera à la gare de Saulieu (Côtes d'Or) et se raccordera au tramway après avoir franchi la ligne Paris-Lyon-Méditerranée à environ 1 kilomètre avant la gare.

Art. 2 à 6. — *Comme au type.*

Art. 7. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre.

Digitized by Google

La largeur des locomotives et des caisses des véhicules ainsi que de leur chargement ne dépassera pas 2m,30 et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, restera inférieure à 2m,30 ; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 3m,50.

Dans les parties à deux voies la largeur de l'entrevoie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 1m,70.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast sera de 55 centimètres.

L'épaisseur de la couche de ballast sera d'au moins 35 centimètres, et l'on ménagera, au pied de chaque talus du ballast, une banquette de largeur telle que l'arête de cette banquette se trouve à 90 centimètres au moins de la verticale de la partie la plus saillante du matériel roulant.

Le concessionnaire établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'asséchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par le préfet suivant les circonstances locales, sur les propositions du concessionnaire.

Art. 8. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 100 mètres.

Une partie droite de 30 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum des déclivités est fixé à 30 millimètres.

Une partie horizontale de 30 mètres au moins devra être ménagée entre deux déclivités consécutives de sens contraire.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté, dans des cas exceptionnels, de proposer aux dispositions du présent article les modifications qui lui paraitraient utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable du préfet.

Art. 9. — Le nombre et l'emplacement des stations ou haltes de voyageurs et des gares de marchandises seront arrêtés par le conseil général, sur les propositions du concessionnaire, après une enquête spéciale.

Il demeure toutefois entendu, dès à présent, que des stations seront établies dans les localités indiquées ci-après :

1° Stations pour voyageurs et marchandises : à Corbigny, Cervon, Lormes, Brassy, Ouroux, Montsauche, Moux, Alligny-en-Morvan et Saulieu gare ;

2° Haltes : à Chitry-les-Mines, Sommée, Cœuzon, Savelot, les Settons, Fetigny et Saint-Léger-de-Fourches.

Digitized by Google

La halte de Chitry sera spécialement réservée aux marchandises, sans que les concessionnaires soient obligés de l'affecter au service des voyageurs ;

3° Haltes-arrêts : à Planvoy, le Cernay, Montsermage, Chassagne, Jarnoy, Chamcommeau et Montivent.

A la demande des concessionnaires il pourra être établi, à titre provisoire, en pleine voie, des aiguilles volantes avec voie de garage, pour faciliter l'exploitation des forêts, carrières, et toutes autres exploitations agricoles ou industrielles.

Si pendant l'exploitation de nouvelles stations, gares ou haltes sont reconnues nécessaires d'accord entre le département et le concessionnaire, il sera procédé à une enquête spéciale.

L'emplacement en sera définitivement arrêté par le conseil général, le concessionnaire entendu.

Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par le préfet, le concessionnaire entendu ; si la sécurité publique l'exige, le préfet pourra, pendant le cours de l'exploitation, prescrire l'établissement de nouvelles gares d'évitement ainsi que l'augmentation des voies dans les stations et aux abords des stations.

Le concessionnaire sera tenu, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre au préfet les projets de détail de chaque gare, station ou halte, lesquels se composeront :

1° D'un plan à l'échelle de 1/500 indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords ;

2° D'une élévation de bâtiments à l'échelle de 1 centimètre par mètre :

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

Art. 10 à 31. — *Comme au type.*

Art. 31. — Le matériel roulant qui sera mis en circulation sur le chemin de fer concédé devra passer librement dans le gabarit, dont les dimensions sont définies par le deuxième paragraphe de l'article 7.

Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles ; elles devront consumer leur fumée et satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions réglées ou à régler pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues sur ressorts.

Les voitures seront complètement couvertes, garnies de banquettes avec dossiers, fermées à glaces, munies de rideaux et éclairées pendant la nuit.

Il y aura des places de deux classes ; on se conformera, pour la disposition particulière des places de chaque classe, aux prescriptions qui sont arrêtées par le préfet.

Digitized by Google

L'intérieur de chaque compartiment contiendra l'indication du nombre de places de ce compartiment.

Le préfet pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé, dans les trains de voyageurs, aux femmes voyageant seules.

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, des chaises de poste, des chevaux ou des bestiaux, les plates-formes et, en général, toutes les parties du matériel roulant, seront de bonne et solide construction.

Le concessionnaire sera tenu, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les réglements sur la matière.

Le nombre des voitures à frein qui doivent entrer dans la composition des trains sera réglé par le préfet en rapport avec les déclivités de la ligne.

Les machines locomotives, tenders, voitures, wagons de toute espèce, plates-formes composant le matériel roulant, seront constamment tenus en bon état.

La vitesse commerciale des trains sera de 25 kilomètres à l'heure.

Le reste comme au type (*).

(*) Voir le type, *Ann.* 1882, p. 264, et *Journal officiel* du 14 août 1897.

Digitized by Google

DÉCRETS.

(N° 203)

[15 juin 1897]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département du Calvados, d'un réseau de tramways à traction de locomotives.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,
Le conseil d'État entendu,

. . . . . .

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département du Calvados, suivant les dispositions générales des plans d'ensemble ci-dessus visés, d'un réseau de tramways, à traction de locomotives, destiné au transport des voyageurs, bagages, messageries et marchandises, et comprenant les lignes ci-après :

1° De Grandcamp-les-Bains à la gare du Molay-Littry (chemin de fer de Paris à Cherbourg) et à la mine de Littry ;

2° De Courseulles à Arromanches et à Bayeux ;

3° De Caen à Falaise, par Bretteville-sur-Laize et Ussy ;

4° De Port-en-Bessin à Bayeux.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution desdits tramways ne sont pas accomplies dans le délai de cinq ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Il sera pourvu à la construction et à l'exploitation des quatre lignes de tramways dont il s'agit par le département du Calvados, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et du décret du 6 août 1881.

Art. 3. — Sont approuvées :

Digitized by Google

1° La concession, à la société anonyme des chemins de fer du Calvados, des lignes de tramways de Grandcamp-les-Bains à la gare du Molay-Littry et à la mine de Littry, de Courseulles à Arromanches et à Bayeux et de Caen à Falaise, telle qu'elle résulte de la convention passée, le 22 février 1897, entre le préfet du Calvados et cette société, ainsi que la série des prix et du cahier des charges annexés à ladite convention ;

2° La rétrocession, à la même société, de la ligne de tramways de Port-en-Bessin à Bayeux, telle qu'elle résulte de la convention passée, le 22 février 1897, entre le préfet du Calvados et cette société, ainsi que de la série des prix et du cahier des charges annexés à ladite convention.

Art. 4. — Pour l'application des articles 15 et 36 de la loi du 11 juin 1880 et 12 du règlement d'administration publique du 20 mars 1882, le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor est fixé à 101.130 francs pour l'ensemble du réseau.

Le montant de la subvention annuelle du Trésor et le remboursement ultérieur de cette subvention seront réglés d'après les bases fixées aux conventions précitées du 22 février 1897 pour le maximum du capital de premier établissement, l'intérêt à servir à ce capital et les frais d'exploitation.

Toutefois, dans tous les cas où le département participerait aux recettes de l'exploitation, l'État viendrait, au prorata de sa subvention, en partage des bénéfices réalisés par le département.

Art. 5. — Il est interdit à la société anonyme des chemins de fer du Calvados, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation des lignes de tramways qui lui sont concédées ou rétrocédées en vertu, tant du présent décret que du décret du 6 décembre 1895, sans y avoir été préalablement autorisée par décret rendu en conseil d'État.

Art. 6. — Les conventions de concession et de rétrocession, ainsi que les séries des prix et les cahiers des charges y annexés et les plans d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

Digitized by Google

Tramways : 1° de Grandcamp à la gare de Molay-Littry et à la mine de Littry, par Trévières ; 2° de Courseulles à Arromanches et à Bayeux ; 3° de Caen à Falaise, par Bretteville-sur-Laize et Ussy.

CONVENTION.

Entre M. Edouard Vatin, préfet du département du Calvados, officier de l'ordre national de la Légion d'honneur, agissant au nom et pour le compte dudit département, en vertu de la loi du 10 août 1871, de la loi du 11 juin 1880, des décrets des 6 août 1881, 20 mars 1882 et 23 décembre 1885, des délibérations du conseil général, en date des 21 août 1894, 14 avril et 19 août 1896, et de la commission départementale, des 5 octobre 1894 et 22 février 1897,

D'une part ;

Et la société anonyme des chemins de fer du Calvados, représentée par MM. Alfred Poidatz et Jules Bidgrain, administrateurs délégués en vertu d'une délibération du conseil d'administration de ladite société, en date du 16 février 1897, de laquelle délibération une expédition est annexée à l'original des présentes destiné au département du Calvados,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le département du Calvados concède à la société des chemins de fer du Calvados, pour une durée de cinquante années, l'établissement et l'exploitation des lignes de tramways suivantes :

1° Ligne de Grandcamp à la gare de Molay et à la mine de Littry, par Trévières ;

2° Ligne de Courseulles à Arromanches et à Bayeux ;

3° Et ligne de Caen à Falaise, par Bretteville-sur-Laize et Ussy.

Cette concession est faite aux conditions suivantes.

Art. 2. — La société des chemins de fer du Calvados est assujettie et s'engage d'une façon formelle envers le département du Calvados à l'exécution de toutes les obligations imposées par le cahier des charges annexé à la présente convention, de même qu'elle profitera des avantages résultant dudit cahier des charges, qui est conforme au cahier des charges-type annexé au décret du 6 août 1881, sauf les modifications introduites, en vertu de l'article 30 de la loi du 11 juin 1880, aux articles 3, 6, 7, 8 *bis*, 11, 17, 31 et 32.

Art. 3. — La construction de ces tramways sera faite partie par le département et partie par la société concessionnaire.

Les dépenses et travaux à la charge du département comprennent l'acquisition des terrains nécessaires à l'établissement de la plate-forme des lignes, des garages ou gares, des dépôts et ateliers et de toutes leurs dépendances, tels que déviations, élargissements, écrêtements de routes ou chemins, ou déviations de cours d'eau, et tous les travaux

Digitized by Google

d'infrastructure, y compris l'appropriation du sol des voies publiques traversées et l'aménagement de la banquette en terre pilonnée et gazonnée, du sol des gares et garages et du sol des raccordements aux gares de marchandises du grand réseau. Ces travaux comprennent l'infrastructure complète des lignes dont la remise sera faite par le département à la société concessionnaire et dont la prise de possession par celle-ci sera constatée par un procès-verbal contradictoire de livraison.

Les fournitures et les travaux à effectuer par la société concessionnaire seront faits suivant les projets et types approuvés par l'administration; ils comprennent tous les travaux de superstructure, le matériel fixe et roulant, le mobilier des gares, l'outillage des gares, de la voie et des ateliers, la construction des bâtiments des garages et gares, des dépôts et ateliers et l'établissement des lignes téléphoniques. Le matériel roulant muni de freins Westinghouse ou du frein à vide Soulerin et de freins à mains, à vis et à levier, comprendra les locomotives, les voitures à voyageurs, fourgons et wagons nécessaires pour suffire à tous les besoins du trafic. Toutefois le matériel qui devra faire retour au département en fin de concession est limité à 8 locomotives, 6 voitures-fourgons, 42 voitures à voyageurs et 74 wagons de 8 tonnes.

Art. 4. — Il est stipulé que le maximum des dépenses à la charge du département, pour les travaux de l'infrastructure complète des lignes, est fixé à la somme totale de 1.434.894 francs, et pour chacune des lignes comme il suit :

1° Ligne de Grandcamp à la gare du Molay et à la mine de Littry	313.394
2° Ligne de Courseulles à Arromanches et à Bayeux.	306.500
3° Ligne de Caen à Falaise	815.000
Total	1.434.894

Art. 5. — Les dépenses de toute nature faites par la société concessionnaire pour l'exécution des travaux et fournitures à sa charge dans l'établissement des trois lignes à elles concédées seront comptées d'après les quantités réellement faites ou livrées aux prix unitaires de la série des prix ci-annexée.

L'ensemble des dépenses ainsi faites sera majoré des frais généraux d'études, frais de constitution du capital-actions et de réalisation des emprunts ou des intérêts pendant la construction, dûment justifiés, sans qu'ils puissent dépasser 10 0/0 de ces dépenses totales.

En tout cas et quoi qu'il arrive, le maximum des dépenses de premier établissement à effectuer par la société concessionnaire et admis en compte ne pourra pas dépasser la somme de 3.086.880 francs, y compris toutes les majorations indiquées au paragraphe précédent.

Le compte des dépenses de premier établissement sera clos le 31 décembre de l'année qui suivra l'ouverture des lignes à l'exploitation.

Digitized by Google

L'économie qui sera réalisée sur cette dépense maxima sera partagée par moitié entre le département et la société concessionnaire.

Art. 6. — Il sera payé chaque mois à la société concessionnaire, au fur et à mesure de l'exécution, des acomptes égaux à 63 0/0 des dépenses faites, calculées et justifiées conformément à l'article 5 et sur des états de situation approuvés par le préfet, sans que le total de ces acomptes puisse dépasser 63 0/0 des maxima stipulés ci-après pour chacune des lignes à construire :

1° Ligne de Grandcamp à la gare du Molay et à la mine de Littry	964.290
2° Ligne de Courseulles à Arromanches et à Bayeux	773.880
3° Ligne de Caen à Falaise	1.348.710
Total	3.086.880

Art. 7. — Lorsque les travaux et fournitures seront terminés et que chaque ligne aura été l'objet d'une réception définitive approuvée par le préfet, le département payera à la société concessionnaire la somme nécessaire pour parfaire, avec les acomptes déjà payés, 63 0/0 des dépenses faites par la société en vertu des articles 5 et 6, y compris la prime d'économie, s'il y a lieu.

Toutefois, si la ligne est mise en exploitation avant la réception définitive, le département devra verser à la société concessionnaire, dans le mois qui suivra la mise en exploitation, la somme nécessaire pour parfaire 63 0/0 du capital dépensé à cette date.

Art. 8. — Le surplus, ou 37 0/0 des dépenses faites en vertu des articles 5 et 6, sera fourni par la société concessionnaire à laquelle le département payera, chaque année et pendant la durée de la concession, les intérêts et l'amortissement à 4,50 0/0 du capital directement engagé par elle et justifié conformément aux stipulations qui précèdent. Ces payements se feront par semestre, mais les annuités échéant en cours de construction ne seront payées à la société concessionnaire qu'au moment de la mise en exploitation des lignes auxquelles elles se rapportent.

En cas de déchéance ou si la société concessionnaire cessait l'exploitation, le payement de ces annuités cesserait immédiatement et aucun remboursement ne serait dû à la société concessionnaire pour la partie non amortie du capital fourni par elle. Il est expressément stipulé que ces 37 0/0 ne pourront être inférieurs au quart de la dépense totale de premier établissement, fixée à un maximum de 4.521.774 francs.

Art 9. — Les travaux à effectuer par la société concessionnaire seront commencés et poursuivis simultanément sur toutes les lignes au fur et à mesure de la livraison de l'infrastructure par le département.

La société concessionnaire payera au département une amende de 50 francs par chaque jour de retard si, dans les délais prévus à l'article 3 du cahier des charges, elle n'a pas terminé les travaux à sa

charge et mis chaque ligne en exploitation, et ce, sans préjudice des pénalités prescrites par l'article 21 du même cahier des charges. Cette pénalité ne sera applicable qu'au cas où il sera démontré que le retard provient du fait de la société concessionnaire.

Art. 10. — La société concessionnaire s'engage à faire le service des colis postaux et à créer des billets d'aller et retour, suivant un accord à intervenir ultérieurement avec l'administration départementale. Toutefois le service des billets d'aller et retour, celui des colis postaux et ceux de la grande et de la petite vitesse seront assurés, au moins dans tous les garages, avec abris prévus au cahier des charges (art. 11).

Art. 11. — La société concessionnaire exploitera les lignes à ses risques et périls, quelles que soient les recettes.

Toutes les lignes ne formeront qu'un compte unique d'exploitation.

Les frais kilométriques d'exploitation portés en compte chaque année ne pourront excéder le chiffre maximum résultant de la formule $F = 1.000 + \frac{2R}{3}$, dans laquelle R représente la recette brute, impôts déduits.

Quand les dépenses réellement faites et dûment justifiées, comprenant les frais généraux d'administration, n'atteindront pas le maximum donné par la formule, elles seront majorées, à titre de prime d'économie, des deux tiers de l'écart entre ce maximum et les dépenses réelles.

Quand les recettes seront inférieures aux dépenses ainsi calculées, c'est-à-dire insuffisantes pour couvrir la somme réservée à la société, y compris la prime d'économie, s'il y a lieu, le déficit sera supporté par la société concessionnaire.

Art. 12. — La société concessionnaire portera en compte dans les dépenses d'exploitation les sommes à prélever sur les recettes pour constituer un fonds spécial de réserve destiné au renouvellement de la voie et du matériel fixe et roulant, sans que ce prélèvement, qui deviendra obligatoire à partir de la cinquième année d'exploitation, puisse excéder 250 francs par kilomètre et par an, pour porter ou rétablir le montant total de ce fonds de réserve à plus de 2.500 francs par kilomètre.

Le fonds ainsi constitué sera déposé dans une caisse agréée par le département ; les revenus en seront touchés par la société concessionnaire.

Ce fonds sera la propriété de la société concessionnaire et lui reviendra en fin de concession, sauf les prélèvements qui auraient pu y être faits en exécution du paragraphe 3 de l'article 17 du cahier des charges.

Art. 13. — Quand les recettes seront supérieures aux dépenses calculées comme il est dit ci-dessus, l'excédent sera partagé entre le département et la société concessionnaire, en attribuant à celle-ci 35 0/0 sur les 500 premiers francs de produit net kilométrique et 25 0/0 sur tout ce qui excédera; le surplus sera versé au département.

Digitized by Google

Art. 14. — Les subventions de l'État, des communes et des particuliers resteront acquises au département sans que la société concessionnaire puisse élever aucune prétention à cet égard. Le département demeurera chargé de rembourser, sans intérêt, l'État, les communes et les particuliers des avances qu'ils auront faites, au moyen de l'excédent des recettes déterminé à l'article 13 qui précède ; à cet effet, l'excédent dont il s'agit sera partagé entre l'État et le département, proportionnellement aux avances faites par chacun d'eux, étant d'ailleurs stipulé que, dans le calcul à établir, l'avance du département comprendra celles des communes et des particuliers.

Art. 15. — La société concessionnaire s'engage à n'employer que du personnel français et du matériel fixe et roulant de provenance française, sous réserve des autorisations particulières qui pourraient lui être accordées.

Art. 16. — La validité de la présente convention est subordonnée à la déclaration d'utilité publique et à l'obtention, par le département, des subventions de l'État au taux maximum résultant de la loi du 11 juin 1880.

Art. 17. — La société concessionnaire acquittera les frais d'enregistrement calculés conformément à l'article 24 de la loi du 11 juin 1880, les frais de timbre et d'expédition, ainsi que tous les autres frais accessoires auxquels pourra donner lieu la présente convention.

Fait double à Caen, le 22 février 1897.

SÉRIE DES PRIX.

SUPERSTRUCTURE.

I. — *Clôtures.*

Clôtures des garages du côté des terrains riverains, en treillis, par mètre linéaire..... 1 50

II. — *Voies et matériel fixe.*

1° Voie courante en acier, en rails Vignole de 18 kilogrammes le mètre linéaire posé sur traverses en chêne de $1^m,30 \times 0,17 \times 0,12$, espacées de $0^m,85$ d'axe en axe, y compris éclisses, boulons d'éclisses et tirefonds en acier, fourniture de ballast, tuyaux de drainage pour écoulement des eaux, pose et consolidation jusqu'à complet bourrage des traverses, par mètre linéaire..... 15 »

Digitized by Google

2° Voie de garage et de transbordement ou en déviation dans les mêmes conditions que la voie courante, mais avec augmentation du cube du ballast, par mètre linéaire..... 16 »

3° Voie courante sur chaussée pavée avec contre-rail, par mètre linéaire..... 25 »

4° Changements et croisements de voie, par appareil et non compris les voies, l'un..... 800 »

5° Ponts à bascules et gabarits, l'un..... 1.800 »

6° Plaques tournantes pour machines et voitures avec cuvelage en fonte, plancher en tôle striée, compris pose, scellement, l'une..... 1.600 »

7° Grues fixes de 5 tonnes, l'une..... 4.500 »

8° Alimentation d'eau, l'une..... 4.500 »

9° Poteaux kilométriques, hectométriques et de pente, par kilomètre de tramway concédé..... 50 »

10° Ligne téléphonique, par kilomètre de tramway concédé. 400 »

11° Outillage des ateliers et des dépôts de la traction, par kilomètre de tramway concédé..... 1.000 »

12° Outillage et mobilier de l'exploitation et de la voie, par kilomètre de tramway concédé..... 500 »

III. — *Bâtiments des garages.*

1° Garages extrêmes ou des chefs-lieux de canton, magasin, bureau et abri, l'un..... 1.350 »

2° Garages intermédiaires, magasin, bureau et abri, l'un.. 1.000 »

3° Installations générales, ateliers, remises et magasins, non compris la gare centrale à Caen pour le réseau entier, 50.000 francs à justifier sur mémoires détaillés..... 50.000 »

IV. — *Matériel roulant.*

1° Locomotive du poids de 18 tonnes en ordre de marche, l'une..... 32.000 »

2° Voitures à voyageurs, prix moyen, l'une..... 5.000 »

3° Voitures-fourgons, l'une ..... 4.000 »

4° Wagons pouvant porter 8 tonnes, l'un..... 1.850 »

5° Frein Westinghouse à installer sur la machine, par machine ..... 2.500 »

6° Frein Westinghouse à 8 sabots, pour voitures-fourgons avec appareils de manœuvre à la main, par véhicule..... 1.000 »

7° Frein Westinghouse à 4 sabots, pour voitures et wagons, par véhicule..... 500 »

8° Boyaux et raccords dont seront munis les wagons pour la communication de l'appareil de la machine avec les voitures et fourgons par wagon..... 200 »

Digitized by Google

9° Frein à main, à vis, l'un..... 250 »
10° Frein à main, à levier, l'un..... 200 »
11° Pièces de rechange, ensemble 25.000 francs, à justifier sur mémoires détaillés..... 25.000 »

Fait double à Caen, le 22 février 1897.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le réseau de tramways, qui fait l'objet du présent cahier des charges, est destiné au transport des voyageurs, bagages, messageries et des marchandises.

La traction aura lieu par machines-locomotives à vapeur.

Art. 2. — Ce réseau comprendra les lignes suivantes et empruntera les voies publiques ci-après désignées :

1° Ligne de Grandcamp-les-Bains à la gare du Molay et à la mine de Littry :

Première section: de Grandcamp à la gare du Molay : chemin vicinal de grande communication n° 32 d'Isigny à Arromanches ; chemin vicinal de grande communication n° 30 de Trévières à Vierville et à Saint-Laurent-sur-Mer; chemin vicinal de grande communication n° 29 de Mosles à Saint-Clair ; chemin vicinal de grande communication n° 96 de Trévières à Bayeux; chemin vicinal de grande communication n° 208 de la Poterie-du-Molay à Colleville-sur-Mer; chemin vicinal de grande communication n° 5 de Bayeux à Isigny; chemin vicinal ordinaire n° 4 de Trévières à Cerisy-la-Forêt et chemin vicinal de grande communication n° 190 de Tournières à la gare du Molay-Littry;

Deuxième section: de la gare du Molay à la mine de Littry : chemin vicinal de grande communication n° 97 de Sainte-Honorine-des-Pertes à la gare du Molay-Littry ; chemin vicinal de grande communication n° 5 de Bayeux à Isigny; chemin vicinal de grande communication n° 10 d'Isigny à Saint-Lô par la forêt de Cerizy.

Les longueurs sur les voies publiques sus-désignées sont ensemble de.....	29k,478 m.
La longueur en déviation est de.....	2k,665 m.
Longueur totale.....	32k,143 m.

Digitized by Google

2° Ligne de Courseulles à Arromanches et à Bayeux :

Première section : de Courseulles à Arromanches : chemin vicinal de grande communication n° 12 de Bayeux à Courseulles ; chemin vicinal de grande communication n° 205 d'Arromanches à Courseulles ; chemin vicinal de grande communication n° 65 d'Arromanches à Sommervieu ;

Deuxième section : de Ryes à Bayeux : chemin vicinal de grande communication n° 65 d'Arromanches à Sommervieu ; chemin vicinal de grande communication n° 12 de Bayeux à Courseulles ; chemin vicinal de grande communication n° 25 de Bayeux à Arromanches ; rue Saint-Laurent à Bayeux.

Les longueurs sur les voies publiques sus-désignées sont ensemble de.....	25k,272 m.
La longueur en déviation est de	0k,524 m.
Longueur totale.....	25k,796 m.

3° Ligne de Caen à Falaise : voie d'accès à la gare de Caen et rue de la Gare ; chemin rural dit aux Bœufs ; chemin vicinal de grande communication n° 235 de Bretteville-sur-Laize à Caen ; chemin rural d'Hubert-Folie à Fontenay-le-Marmion ; chemin vicinal ordinaire n° 2 de Quilly à Callouet ; chemin rural de Quilly à Gouvix ; chemin vicinal de grande communication n° 183 de Bretteville-sur-Laize à Saint-Pierre-sur-Dives ; chemin rural de Quilly à Gouvix ; chemin vicinal de grande communication n° 131 d'Harcourt à Saint-Pierre-sur-Dives ; chemin vicinal de grande communication n° 132 de Laize-la-Ville à Langannerie, par Gouvix ; chemin vicinal de grande communication n° 167 du Pont-des-Vers à Caen ; chemin vicinal de grande communication n° 237 de Mesnil-Touffray à Falaise et à Potigny ; chemin rural de Mézidon à Ussy ; chemin vicinal de grande communication n° 43 du Pont-du-Ham au Pont-des-Vers ; chemin vicinal de grande communication n° 6 de Port-en-Bessin à Falaise ; chemin rural dit des Assommés ; chemin rural du Cimetière et du carrefour Saint-Adrien ; chemin rural de la Cavée ; boulevard de la Place du Château ; chemin vicinal de grande communication n° 243 de Falaise à Ecouché ; rue de la Fleurière ; chemin rural du Val-Buquet ; chemin vicinal de grande communication n° 20 de Falaise à Fromentel ; rue des Ursulines et rue Saint-Jean.

Les longueurs sur les voies publiques désignées ci-dessus sont ensemble de	37k,990 m.
La longueur en déviation est de	6k,967 m.
Longueur totale.....	44k,957 m.

Art. 3. — Les travaux à effectuer par le département seront terminés et remis au concessionnaire dans un délai de dix-huit mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Digitized by Google

Les projets d'exécution des travaux à effectuer par le concessionnaire seront présentés dans un délai d'un mois à partir de la date à laquelle l'administration aura fait remise de l'infrastructure au concessionnaire.

Les travaux devront être commencés dans un délai de deux mois à partir de la même date. Ils seront poursuivis et terminés de telle façon que l'ensemble du réseau soit livré à l'exploitation dans le délai d'une année à partir de la même date.

L'ouverture à l'exploitation aura lieu par sections successives, au fur et à mesure de l'achèvement de ces sections.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 60 centimètres.

La largeur des locomotives et des caisses des véhicules, ainsi que leur chargement, ne dépassera pas 1m,88, et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, restera inférieure à 2m,18; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 2m,90.

Dans les parties à deux voies la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 1m,95.

Art. 5 à 9. — *Comme au type.*

Art. 10. — Les voies devront être établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront en acier et du poids de 18 kilogrammes au moins par mètre courant ; ils seront posés sur traverses en bois de chêne, fixés avec des tirefonds et reliés entre eux par des éclisses en acier.

Art. 11. — Les trains ne s'arrêteront qu'aux garages, stations et haltes et en pleine voie, à des poteaux d'arrêt dont l'emplacement sera désigné par le préfet, les concessionnaires entendus.

Le nombre et l'emplacement des garages, stations ou haltes et des voies d'évitement seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs. Il est toutefois entendu dès à présent qu'il sera établi des garages, stations ou haltes suivant les indications ci-après :

Ligne de Grandcamp-les-Bains à la Mine-de-Littry :

A Grandcamp, Tricqueville, Saint-Pierre-du-Mont, Englesqueville, Louvières, Vierville-sur-Mer, Saint-Laurent-sur-Mer, Formigny, Trévières, Rubercy, la Poterie, le Molay-Littry, le Marché-de-la-Mine et la Mine-de-Littry ;

Ligne de Courseulles à Arromanches et à Bayeux :

A Courseulles, Graye, Ver, Meuvaines, Asnelles, Saint-Côme-de-Fresné, Ryes, Arromanches, Sommervieu et Saint-Vigor-le-Grand ;

Ligne de Caen à Falaise :

A Caen, Mondeville, Cormelles, Ifs, Saint-Martin-de-Fontenay, Fontenay-le-Marmion, Callouet, Quilly, Bretteville-sur-Laize, Gouvix, Urville, Saint-Germain-le-Vasson, Fontaine-le-Pin, Potigny, Ussy, Villers-Canivet la Tuilerie, Aubigny, Falaise (le château) et Falaise (gare).

Dans chaque garage il sera établi un abri pour voyageurs avec un

Digitized by Google

local clos et couvert pour emmagasiner les messageries et les bagages. A chaque local sera attaché un agent des concessionnaires dûment commissionné.

Chaque garage sera muni des installations nécessaires au service des marchandises ; les stations principales seront reliées entre elles par une communication téléphonique.

Des moyens de transbordement commodes pour les voyageurs et les marchandises seront établis dans les gares de jonction avec les lignes à voie normale.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 12 à 22. — *Comme au type.*

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 23. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

Le reste comme au type (*).

(*) Voir le type, *Ann.* 1882, p. 292 ; et *Journal officiel* du 19 juin 1897.

Digitized by Google

TARIF	PRIX de péage	PRIX de transport	PRIX totaux
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.			
Grande vitesse.			
Voyageurs. — Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe)	0f 075	0f 035	0f 11
Voyageurs. — Voitures couvertes, fermées à glaces, et à banquettes rembourrées (2e classe)	0 065	0 025	0 09
Voyageurs. — Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe)	0 045	0 015	0 06
Enfants.... Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte ; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs	0 010	0 005	0 015
Sans que la perception puisse être inférieure à 30 centimes.			
Petite vitesse.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait	0 072	0 048	0 12
Veaux et porcs	0 030	0 020	0 05
Moutons, brebis, agneaux, chèvres	0 018	0 012	0 03
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédents de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs — De 0 à 40 kilogrammes	0 30	0 20	0 50
Huîtres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédents de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs — Au-dessus de 40 kilogrammes	0 24	0 16	0 40

Digitized by Google

TARIF	PRIX de péage	PRIX de transport	PRIX totaux
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux, huiles, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, produits chimiques non dénommés, œufs, viande fraîche, gibier, sucre, cafés, drogues, épiceries, tissus, denrées coloniales, objets manufacturés, armes....	0f135	0f105	0f24
2e classe. — Blés, grains, farines, légumes farineux, riz, maïs, châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées, chaux et plâtre, charbon de bois, bois à brûler dit de corde, perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, albâtre, bitume, cotons, laines, vins, vinaigres, boissons, bières, levure sèche, coke, fers, cuivre, plomb et autres métaux ouvrés ou non, fontes moulées.....	0 12	0 09	0 21
3e classe. — Pierres de taille et produits de carrières, minerais autres que les minerais de fer, fonte brute, sel, moellons, meulières, argiles, briques, ardoises.....	0 09	0 06	0 15
4e classe. — Houille, marne, cendres, fumiers, engrais, pierre à chaux et à plâtre, pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes, minerais de fer, cailloux et sables.....	0 072	0 048	0 12
Tarif spécial par wagon complet.			
Marchandises des 1re et 2e classes.....	0 105	0 055	0 16
Marchandises des 3e et 4e classes.....	0 065	0 035	0 10
Les foins, fourrages, pailles et toutes marchandises ne pesant pas 600 kilogrammes sous le volume de 1 mètre cube, 50 centimes par wagon et par kilomètre.			
Minerai de fer de la mine à gare maritime de Caen, par wagon complet.....	0 04	0 02	0 06
3e VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE.			
Par pièce et par kilomètre.			
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes.....	0 108	0 072	0 18
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes.....	0 15	0 10	0 25
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).....	2 25	1 50	3 75

Digitized by Google

TARIF	PRIX de péage	PRIX de transport	PRIX totaux
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).....	3f »	1f 50	4f 50
Tender de 7 à 10 tonnes.....	1 10	0 70	1 80
Tender de plus de 10 tonnes.....	1 60	1 10	2 70
Les machines-locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.			
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.	0 18	0 14	0 32
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.....	0 25	0 15	0 40
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés.			
Dans ce cas deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. ; les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de 2e classe.			
Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues, à vide	0 15	0 10	0 25
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront, en sus du prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre....	0 10	0 08	0 18
4e SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes.....	0 48	0 32	0 80
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, par les trains ordinaires, dans un compartiment isolé au prix de.....	0 24	0 16	0 40
Et, pour les trains express, dans une voiture spéciale, au prix de.....	»	»	»

Digitized by Google

Tramway de Port-en-Bessin à Bayeux.

CONVENTION.

Entre M. Edouard Vatin, préfet du département du Calvados, officier de la Légion d'honneur, agissant au nom et pour le compte dudit département, en vertu : 1° de la loi du 10 août 1871 et de la loi du 11 juin 1880 ; 2° des décrets des 6 août 1881, 20 mars 1882 et 23 décembre 1885 ; 3° et des délibérations du conseil général, en date des 21 août 1894, 14 avril et 19 août 1896, et de la commission départementale, des 5 octobre 1894 et 22 février 1897,

D'une part ;

Et la société anonyme des chemins de fer du Calvados, représentée par MM. Alfred Poidatz et Jules Bidgrain, administrateurs délégués, en vertu d'une délibération du conseil d'administration en date du 16 février 1897, de laquelle délibération une expédition est annexée à l'original des présentes destiné au département du Calvados,

D'autre part :

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le département du Calvados demande à l'État la concession du tramway à vapeur de Port-en-Bessin à Bayeux, et il s'engage à rétrocéder à la société des chemins de fer du Calvados l'établissement et l'exploitation de cette ligne.

Cette rétrocession, qui n'aura d'effet qu'en vertu du décret à intervenir approuvant le présent traité, est faite aux conditions suivantes.

Art. 2. — La société des chemins de fer du Calvados est assujettie et s'engage d'une façon formelle, envers le département du Calvados, à toutes les obligations imposées à ce département par le cahier des charges annexé à la présente convention, de même qu'elle profitera des avantages résultant dudit cahier des charges, qui est conforme au cahier des charges-type annexé au décret du 6 août 1881, sauf les modifications introduites, en vertu de l'article 30 de la loi du 11 juin 1880, aux articles 3, 6, 7, 8 *bis*, 11, 17, 31 et 32, et les articles 37 et 38 supprimés.

Art. 3. — La construction de ce tramway sera faite partie par le département et partie par les rétrocessionnaires.

Les dépenses et travaux à la charge du département comprennent l'acquisition des terrains nécessaires à l'établissement de la plate-forme de la ligne, des garages ou gares, des dépôts et ateliers et de toutes leurs dépendances, tels que déviations, élargissements, écrêtements de routes ou chemins ou déviations de cours d'eau, et tous les travaux d'infrastructure, y compris l'appropriation du sol des voies publiques et l'aménagement de la banquette en terre pilonnée et gazonnée, du sol des gares et garages et du sol des raccordements aux gares de marchandises du grand réseau. Ces travaux comprennent l'infrastructure

Digitized by Google

complète des lignes dont la remise sera faite par le département à la société rétrocessionnaire et dont la prise de possession par celle-ci sera constatée par un procès-verbal contradictoire de livraison.

Les fournitures et les travaux à effectuer par la société rétrocessionnaire seront faits suivant les projets et types approuvés par l'administration : ils comprennent tous les travaux de superstructure, le matériel fixe et roulant, le mobilier des gares, l'outillage des gares, de la voie et des ateliers, la construction des bâtiments, des garages et gares, des dépôts et ateliers, et l'établissement des lignes téléphoniques. Le matériel roulant, muni de freins Westinghouse ou du frein à vide Soulerin, et de freins à main, à vis et à levier, comprendra les locomotives, les voitures à voyageurs, fourgons et wagons nécessaires pour suffire à tous les besoins du trafic. Toutefois le matériel qui devra faire retour à l'État en fin de concession est limité à 2 locomotives, 2 voitures-fourgons, 6 voitures à voyageurs et 6 wagons de 8 tonnes.

Les depôts et ateliers de réparation seront communs avec ceux de la ligne de Bayeux à Arromanches.

Art. 4. — Il est stipulé que le maximum des dépenses à la charge du département pour les travaux de l'infrastructure complète de la ligne est fixé à la somme totale de 61.800 francs.

Art. 5. — Les dépenses de toutes natures faites par la société rétrocessionnaire pour l'exécution des travaux et fournitures, à sa charge, dans l'établissement du tramway à elle rétrocédé, seront comptées d'après les quantités réellement faites ou livrées aux prix unitaires de la série des prix ci-annexée.

L'ensemble des dépenses ainsi faites sera majoré des frais généraux, d'études, frais de constitution, du capital-actions et de la réalisation des emprunts ou des intérêts pendant la construction, dûment justifiés, sans qu'ils puissent dépasser 10 0/0 de ces dépenses totales.

En tout cas et quoi qu'il arrive, le maximum des dépenses de premie établissement à effectuer par la société rétrocessionnaire et admis en compte ne pourra pas dépasser la somme de 319.710 francs, y compris toutes les majorations indiquées au paragraphe précédent.

Le compte des dépenses de premier établissement sera clos le 31 décembre de l'année qui suivra l'ouverture de la ligne à l'exploitation.

L'économie qui sera réalisée sur cette dépense maxima sera partagée par moitié entre le département et la société rétrocessionnaire.

Art. 6. — Il sera payé chaque mois à la société rétrocessionnaire, au fur et à mesure de l'exécution, des acomptes égaux à 70 0/0 des dépenses faites, calculées et justifiées conformément à l'article 5 et sur des états de situation approuvés par le préfet, sans que le total de ces acomptes puisse dépasser 70 0/0 du maximum de 319 710 francs stipulé ci-dessus.

Art. 7. — Lorsque les travaux et fournitures seront terminés et que la ligne aura été l'objet d'une réception définitive approuvée par le

Digitized by Google

préfet, le département payera à la société rétrocessionnaire la somme nécessaire pour parfaire, avec les acomptes déjà payés, 70 0/0 des dépenses faites par la société en vertu des articles 5 et 6, y compris la prime d'économie, s'il y a lieu.

Toutefois, si la ligne est mise en exploitation avant la réception définitive, le département devra verser à la société rétrocessionnaire, dans le mois qui suivra la mise en exploitation, la somme nécessaire pour parfaire 70 0/0 du capital dépensé à cette date.

Art. 8. — Le surplus, ou 30 0/0 des dépenses faites en vertu des articles 5 et 6, sera fourni par la société rétrocessionnaire, à laquelle le département payera chaque année, et pendant la durée de la rétrocession, les intérêts et l'amortissement à 4,50 0/0 du capital directement engagé par elle et justifié conformément aux stipulations qui précèdent. Ces payements se feront par semestre, mais les annuités échéant en cours de construction ne seront payées à la société rétrocessionnaire qu'au moment de la mise en exploitation de la ligne rétrocédée.

En cas de déchéance ou si la société rétrocessionnaire cessait l'exploitation, le payement de ces annuités cesserait immédiatement et aucun remboursement ne serait dû à la société rétrocessionnaire pour la partie non amortie du capital fourni par elle. Il est expressément stipulé que ces 30 0/0 ne pourront être inférieurs au quart de la dépense totale de premier établissement fixé à un maximum de 381.510 francs.

Art. 9. — Les travaux à effectuer par la société rétrocessionnaire seront commencés et poursuivis au fur et à mesure de la livraison par le département des diverses parties de l'infrastructure de la ligne.

La société rétrocessionnaire payera au département une amende de 50 francs par chaque jour de retard, si, dans les délais prévus à l'article 3 du cahier de charges, elle n'a pas terminé les travaux à sa charge et mis la ligne en exploitation, et ce, sans préjudice des pénalités prescrites par l'article 21 du même cahier des charges. Cette pénalité ne sera applicable qu'au cas où il sera démontré que le retard provient du fait de la société rétrocessionnaire.

Art. 10. — La société rétrocessionnaire s'engage à faire le service des colis postaux et à créer des billets d'aller et retour suivant un accord à intervenir ultérieurement avec l'administration. Toutefois le service des billets aller et retour, celui des colis postaux et ceux de la grande et de la petite vitesse seront assurés, au moins dans tous les garages, avec abris prévus au cahier des charges.

Art. 11. — La société rétrocessionnaire exploitera la ligne à ses risques et périls, quelles que soient les recettes.

La ligne de Port-en-Bessin à Bayeux formera un compte unique d'exploitation avec les lignes de Grandcamp à la mine de Littry, de Courseulles à Arromanches et à Bayeux et de Caen à Falaise, concédées à la société des chemins de fer du Calvados par acte de ce jour.

Les frais kilométriques d'exploitation portés en compte chaque année

Digitized by Google

ne pourront excéder le chiffre maximum résultant de la formule :

$$F = 1.000 + \frac{2R}{3},$$

dans laquelle R représente la recette brute, impôts déduits.

Quand les dépenses réellement faites et dûment justifiées, comprenant les frais généraux d'administration, n'atteindront pas le maximum donné par la formule, elles seront majorées, à titre de prime d'économie, des deux tiers de l'écart entre ce maximum et les dépenses réelles.

Quand les recettes seront inférieures aux dépenses ainsi calculées, c'est-à-dire insuffisantes pour couvrir la somme réservée à la société, y compris la prime d'économie, s'il y a lieu, le déficit sera supporté par la société rétrocessionnaire.

Art. 12. — La société rétrocessionnaire portera en compte dans les dépenses d'exploitation les sommes à prélever sur les recettes pour constituer un fonds spécial de réserve destiné au renouvellement de la voie et du matériel fixe et roulant, sans que ce prélèvement, qui deviendra obligatoire à partir de la cinquième année d'exploitation, puisse excéder 250 francs par kilomètre et par an, pour porter ou rétablir le montant total de ce fonds de réserve à plus de 2.500 francs par kilomètre.

Le fonds ainsi constitué sera déposé dans une caisse agréée par le département ; les revenus en seront touchés par la société rétrocessionnaire.

Ce fonds sera la propriété de la société rétrocessionnaire et lui reviendra en fin de concession, sauf les prélèvements qui auraient pu y être faits en exécution du paragraphe 3 de l'article 17 du cahier des charges.

Art. 13. — Quand les recettes seront supérieures aux dépenses calculées comme il est dit ci-dessus, l'excédent sera partagé entre le département et la société rétrocessionnaire en attribuant à celle-ci 35 0/0 sur les 500 premiers francs de produit net kilométrique et 25 0/0 sur tout ce qui excédera ; le surplus sera versé au département.

Art. 14. — Les subventions de l'État, des communes et des particuliers resteront acquises au département sans que la société rétrocessionnaire puisse élever aucune prétention à cet égard.

Le département demeurera chargé de rembourser sans intérêt l'État, les communes et les particuliers des avances qu'ils auront faites, au moyen de l'excédent des recettes déterminé à l'article 13 qui précède ; à cet effet, l'excédent dont il s'agit sera partagé entre l'État et le département, proportionnellement aux avances faites par chacun d'eux, étant d'ailleurs stipulé que, dans le calcul à établir, l'avance du département comprendra celles des communes et des particuliers.

Art. 15. — La société rétrocessionnaire s'engage à n'employer que du

Digitized by Google

personnel français et du matériel fixe et roulant de provenance française, sous réserve des autorisations particulières qui pourraient lui être accordées.

Art. 16. — La société rétrocessionnaire versera aux lieu et place du département, pour cautionnement, une somme de 1.000 francs par kilomètre de voie concédée. Ce versement sera effectué à la Caisse des dépôts et consignations, avant la signature du décret ratifiant l'acte de concession, soit en numéraire, soit en rente sur l'État calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert au profit de ladite caisse de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre. Les quatre cinquièmes en seront rendus à la société rétrocessionnaire par cinquièmes et proportionnellement à l'avancement des travaux; le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 17. — La validité de la présente convention est subordonnée à la déclaration d'utilité publique et à l'obtention, par le département, des subventions de l'État au taux maximum résultant de la loi du 11 juin 1880.

Art. 18. — La société rétrocessionnaire acquittera les frais d'enregistrement calculés conformément à l'article 24 de la loi du 11 juin 1880, les frais de timbre et d'expédition ainsi que tous les autres frais accessoires auxquels pourra donner lieu la présente convention.

Fait double à Caen, le 22 février 1897.

SÉRIE DES PRIX.

SUPERSTRUCTURE.

I. — *Clôtures.*

Clôtures des garages du côté des terrains riverains en treillis, par mètre linéaire..... 1 50

II. — *Voies et matériel fixe.*

1° Voie courante en acier, en rails Vignole de 18 kilogrammes le mètre linéaire, posée sur traverses en chêne de 1m,30 × 0,17 × 0,12, espacées de 0,85 d'axe en axe, y compris éclisses, boulons d'éclisses et tirefonds en acier, fourniture de ballast, tuyaux de drainage pour écoulement des eaux, pose et consolidation jusqu'à complet bourrage des traverses, par mètre linéaire..... 15 »

Digitized by Google

2° Voie de garage et de transbordement ou en déviation dans les mêmes conditions que la voie courante, mais avec augmentation du cube de ballast, par mètre linéaire..... 16 »

3° Voie courante sur chaussée pavée avec contre-rails, par mètre linéaire..... 25 »

4° Changements et croisements de voie par appareil et non compris les voies, l'un..... 800 »

5° Ponts à bascule et gabarits, l'un..... 1.800 »

6° Plaques tournantes pour machines et voitures, avec cuvelage en fonte, plancher en tôle striée, compris pose, scellement, etc., l'une..... 1.600 »

7° Grues fixes de 5 tonnes, l'une..... 4.500 »

8° Alimentation d'eau, l'une..... 4.500 »

9° Poteaux kilométriques, hectométriques et de pente, par kilomètre de tramway concédé..... 50 »

10° Ligne téléphonique, par kilomètre de tramway concédé..... 400 »

11° Outillage des ateliers et des dépôts de la traction, par kilomètre de tramway concédé..... 1.000 »

12° Outillage et mobilier de l'exploitation et de la voie, par kilomètre de tramway concédé..... 500 »

III. — *Bâtiments des garages.*

1° Garages extrêmes ou des chefs-lieux de canton, magasin, bureau et abri, l'un..... 1.350 »

2° Garages intermédiaires, magasin, bureau et abri, l'un. 1.000 »

3° Installations générales, ateliers, remises et magasins, la ligne entière, 10.000 francs à justifier sur mémoires détaillés..... 10.000 »

IV. — *Matériel roulant.*

1° Locomotives du poids de 18 tonnes en ordre de marche, l'une..... 32 000 »

2° Voitures à voyageurs, prix moyen, l'une..... 5.000 »

3° Voitures-fourgons, l'une..... 4.000 »

4° Wagons pouvant porter 8 tonnes, l'un..... 1.850 »

5° Frein Westinghouse à installer sur la machine, par machine..... 2.500 »

6° Frein Westinghouse à 8 sabots pour voitures-fourgons, avec appareils de manœuvre à la main, par véhicule..... 1.000 »

7° Frein Westinghouse à 4 sabots pour voitures et wagons, par véhicule..... 500 »

8° Boyaux et raccords dont seront munis les wagons pour la communication de l'appareil de la machine avec les voitures et fourgons, par wagon..... 200 »

9° Frein à main, à vis, l'un	250 »
10° Frein à main, à levier, l'un	200 »
11° Pièces de rechange, ensemble 2.500 francs à justifier sur mémoires détaillés	2.500 »

Fait double à Caen, le 22 février 1897.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — La ligne de tramway qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs, bagages, messageries et des marchandises.

La traction aura lieu par machines-locomotives à vapeur.

Art. 2. — La ligne comprendra la section unique de Port-en Bessin à Bayeux et empruntera les voies publiques ci-après désignées : chemin vicinal ordinaire n° 3, dit des Chantiers ; chemin vicinal de grande communication n° 32, d'Isigny à Arromanches ; chemin vicinal de grande communication n° 6, de Port-en-Bessin à Falaise ; rues du Marché, des Bouchers et du Louvre, à Bayeux ; route nationale n° 172, de Bayeux à Granville.

Les longueurs sur les voies publiques sus-désignées sont ensemble de	10k,587 m.
La longueur en déviation est de	0k,070 m.
Longueur totale	10k,657 m.

Art. 3. — Les travaux à effectuer par le département seront terminés et remis au rétrocessionnaire dans un délai de six mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les projets d'exécution des travaux à effectuer par les rétrocessionnaires seront présentés dans le délai d'un mois à partir de la date à laquelle l'administration leur aura fait remise de l'infrastructure. Les travaux devront être commencés dans un délai de deux mois à partir de la même date, et ils seront poursuivis et terminés de telle façon que la ligne soit livrée à l'exploitation dans un délai de huit mois à partir de la même date.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 60 centimètres.

La largeur des locomotives et des caisses des véhicules, ainsi que de

Digitized by Google

leur chargement, ne dépassera pas 1m,88, e la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, restera inférieure à 2m,18; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 2m,90.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 1m,95.

Art. 5 à 9. — *Comme au type.*

Art. 10. — Les voies devront être établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront en acier et du poids de 18 kilogrammes au moins par mètre courant; ils seront posés sur traverses en bois de chêne, fixés avec des tirefonds et reliés entre eux par des éclisses en acier.

Art. 11. — Les trains ne s'arrêteront qu'aux garages, stations et haltes ou en pleine voie, à des poteaux d'arrêt dont l'emplacement sera désigné par le préfet, les rétrocessionnaires entendus.

Le nombre et l'emplacement des gares, stations ou haltes et des voies d'évitement seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs. Il est toutefois entendu dès à présent qu'il sera établi des garages, stations ou haltes, suivant les indications ci-après : à Port-en-Bessin, à Commes, à Maisons, à Sully, à Bayeux (place Saint-Patrice) et à Bayeux (gare). Un arrêt sera également établi à l'origine de la rue Larcher.

Dans chaque garage il sera établi un abri pour voyageurs avec un local clos et couvert pour emmagasiner les messageries et bagages. A chaque local sera attaché un agent des rétrocessionnaires dûment commissionné.

Chaque garage sera muni des installations nécessaires au service des marchandises ; les stations principales seront reliées entre elles par une communication téléphonique.

Des moyens de transbordement commodes pour les voyageurs et les marchandises seront établis dans les gares de jonction avec les lignes à voie normale.

Art. 12 à 22. — *Comme au type.*

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 23. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

Le reste comme au type (*).

(*) Voir le type, *Ann.* 1882, p. 292; et *Journal officiel* du 19 juin 1897.

Digitized by Google

TARIF	PRIX de péage	PRIX de transport	PRIX totaux
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.			
Grande vitesse.			
Voyageurs. — Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe).	0f 075	0f 035	0f 11
Voyageurs. — Voitures couvertes, fermées à glaces, et à banquettes rembourrées (2e classe).....	0 065	0 025	0 09
Voyageurs. — Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe).....	0 045	0 015	0 06
Enfants.... Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent.			
Enfants.... De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte ; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur.			
Enfants.... Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs.....	0 010	0 005	0 015
Sans que la perception puisse être inférieure à 30 centimes.			
Petite vitesse.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.....	0 072	0 048	0 12
Veaux et porcs.....	0 030	0 020	0 05
Moutons, brebis, agneaux, chèvres.....	0 018	0 012	0 03
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédents de bagages et marchandises de toute classe transportés à la vitesse des trains de voyageurs. — De 0 à 40 kilogrammes...	0 30	0 20	0 50
Huîtres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédents de bagages et marchandises de toute classe transportés à la vitesse des trains de voyageurs. — Au dessus de 40 kilogr...	0 24	0 16	0 40

Digitized by Google

TARIF	PRIX de péage	PRIX de transport	PRIX totaux
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues — Epiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes	0f 135	0f 105	0f 24
2e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz, maïs, châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. - Chaux et plâtre. — Charbons de bois. — Bois à brûler dit de corde. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levure sèche. — Coke. — Fers. — Cuivres. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées.	0 12	0 09	0 21
3e classe. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises.....	0 09	0 06	0 15
4e classe. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers. — Engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables..	0 072	0 048	0 12
Tarif spécial par wagon complet.			
Marchandises des 1re et 2e classes.....	0 105	0 055	0 16
Marchandises des 3e et 4e classes.....	0 065	0 035	0 10
Les foins, fourrages, pailles et toutes marchandises ne pesant pas 600 kilogrammes sous le volume de 1 mètre cube, cinquante centimes (0 fr. 50) par wagon et par kilomètre.			
3e VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE.			
Par pièce et par kilomètre.			
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes	0 108	0 072	0 18
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes	0 15	0 10	0 25
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).....	2 25	1 50	3 75

Digitized by Google

TARIF	PRIX de péage	PRIX de transport	PRIX totaux
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi)	3f »	1f 50	4f 50
Tender de 7 à 10 tonnes	1 10	0 70	1 80
Tender de plus de 10 tonnes	1 60	1 10	2 70
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.			
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur	0 18	0 14	0 32
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc	0 25	0 15	0 40
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés.			
Dans ce cas deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc.; les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de 2e cl.			
Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues, à vide	0 15	0 10	0 25
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus du prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre	0 10	0 08	0 18
4e SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes	0 48	0 32	0 80
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, par les trains ordinaires, dans un compartiment isolé, au prix de	0 24	0 16	0 40
Et, pour les trains express, dans une voiture spéciale, au prix de	»	»	»

Digitized by Google

(N° 204)

[17 juin 1897]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement dans les départements de l'Ain et de Saône-et-Loire, d'une ligne de tramway entre Pont-de-Vaux et la gare de Pont-de-Vaux-Fleurville.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics et du Ministre de l'intérieur,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans les départements de l'Ain et de Saône-et-Loire, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway à traction mécanique destinée au transport des voyageurs et des marchandises entre Pont-de-Vaux et la gare de Pont-de-Vaux-Fleurville, du réseau de Paris-Lyon-Méditerranée. La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — La ville de Pont-de-Vaux est autorisée à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 20 avril 1897, entre le maire de la ville de Pont-de-Vaux, agissant au nom de ladite ville, et M. Cornillon, pour la rétrocession du tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges, en date du 20 avril 1897, annexé à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Pour l'application des articles 15 et 36 de la loi du 11 juin 1880 et 12 du règlement d'administration publique du

Digitized by Google

20 mars 1882, le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor est fixé à 4.250 francs pour la ligne entière.

Le montant de la subvention annuelle du Trésor et le remboursement ultérieur de cette subvention seront réglés d'après les bases fixées à la convention précitée du 16 avril 1894 pour le maximum du capital de premier établissement, l'intérêt à servir à ce capital et les frais d'exploitation.

Art. 5. — Sont approuvées les délibérations susvisées, en date des 31 mars 1894 et 3 février 1896, du conseil municipal de Pont-de-Vaux (Ain) en tant qu'elles ont pour objet l'engagement éventuel pris par cette commune de verser en vue de l'établissement de la ligne de tramway désignée à l'article 1er et pendant toute la durée de la concession, une subvention annuelle n'excédant pas le chiffre de 8.500 francs.

Il sera pourvu à cette dépense tant à l'aide des ressources propres de la commune qu'au moyen de la subvention de l'État.

TRAITÉ DE RÉTROCESSION.

L'an 1897 et le 20 avril,

Entre les soussignés :

M. Grézaud (Benoît), maire de la ville de Pont-de-Vaux (Ain), y demeurant et agissant au nom et pour le compte de cette ville, en vertu :

De la loi du 11 juin 1880 ;

Des décrets des 6 août 1881 et 20 mars 1882;

Des délibérations du conseil municipal des 26 septembre 1891, 12 avril et 15 octobre 1892, 31 mars 1894, 15 mai et 31 décembre 1894, et 6 avril 1897,

D'une part;

Et M. Cornillon (Louis), ingénieur civil, demeurant à Lyon, rue Molière, n° 55, agissant en son nom personnel,

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La ville de Pont-de-Vaux, qui est en instance pour obtenir de l'État la concession d'une ligne de tramway à traction mécanique de Pont-de-Vaux (Ain) à la gare de Pont-de-Vaux-Fleurville (Paris-Lyon-Méditerranée) (Saône-et-Loire), s'engage à rétrocéder à M. Cornillon, qui accepte, la construction et l'exploitation de cette ligne suivant l'itinéraire décrit à l'article 2 du cahier des charges.

Art. 2. — La ligne sera construite par le rétrocessionnaire et à ses frais, conformément aux projets définitifs à approuver ultérieurement.

Digitized by Google

Art. 3. — M. Cornillon, rétrocessionnaire, est assujetti, envers la ville de Pont-de-Vaux, à toutes les obligations qui seront imposées à la ville elle-même par le cahier des charges annexé au décret de concession.

Ce cahier des charges est conforme au cahier des charges-type, sauf en ce qui concerne les articles 3, 11, 12, 14, 23, 24, 30, 32, 38, 39.

Art. 4. — En cas d'insuffisance du produit brut, impôts déduits, pour couvrir les dépenses d'exploitation et l'intérêt à 4 fr. 22 0/0, amortissement compris, du capital de premier établissement, tel qu'il est défini et arrêté ci-après, la ville s'engage à couvrir cette insuffisance tant à l'aide de ses ressources propres qu'à l'aide de la subvention de l'État, telle qu'elle est définie par l'article 36 de la loi du 11 juin 1880 et l'article 13 du décret du 20 mars 1882.

Pour l'application de cette clause, il est entendu :

1° Que le capital du premier établissement est limité, quelle que soit la dépense réelle, à un maximum de 59.000 francs par kilomètre, avec réserve que ce chiffre par kilomètre ne pourra être appliqué pour l'ensemble de la ligne à une longueur totale supérieure à 5 kilomètres ;

2° Que ce sera le montant effectif de ce capital de premier établissement qui servira au calcul de l'intérêt garanti à 4 fr. 25 0/0, si ce montant effectif est égal ou inférieur au maximum ci-dessus fixé, 59.000 francs par kilomètre, et 295.000 francs pour la ligne entière ;

3° Que ce montant effectif à compter comme formant le capital de premier établissement comprend :

a) Les acquisitions de terrains, l'établissement (infrastructure et superstructure) de la ligne et de ses dépendances, y compris les raccordements aux gares des voyageurs et de marchandises de Fleurville, et à Pont-de-Vaux, avec la compagnie des tramways départementaux projetés, ainsi que l'établissement des gares et stations, et leurs mobiliers, et le matériel fixe, l'outillage des ateliers de réparations et le matériel roulant primitif, ainsi que les deux ponts d'accès de la petite levée et le pont pour remplacer le passage des bestiaux de la commune de Reyssouze ;

b) Les frais généraux d'études, de direction de personnel, de surveillance des travaux et faux frais de toute nature fixés à forfait à 2.000 francs par kilomètre ;

c) L'intérêt des capitaux engagés pendant la construction, fixé à forfait à 4 0/0 des dépenses stipulées au paragraphe *a*) ;

4° Que les frais d'exploitation comprendront les dépenses effectives d'exploitation et d'entretien, sans que ces dépenses puissent dépasser par kilomètre et par an :

2.100 francs augmentés du tiers de la recette brute, impôts déduits, soit $2.100 + \frac{R}{3}$, quel que soit le chiffre de la recette.

La garantie de la ville et de l'État cessera lorsque la recette sera suffisante pour servir les intérêts à 4 fr. 22 0/0 du capital de premier établissement et pour couvrir les frais réels d'exploitation limités en tout cas par la formule ci-dessus.

Digitized by Google

Dans le cas où les dépenses d'exploitation réellement faites et dûment justifiées n'atteindraient pas le maximum défini ci-dessus, le rétrocessionnaire recevrait, à titre de prime d'économie, une somme égale aux deux tiers de l'écart existant entre ce maximum et le chiffre des dépenses réelles, étant entendu que, pour fixer le maximum applicable et comparer à ce maximum la dépense effective kilométrique, on fera entrer en compte, d'une part, la recette brute totale de la ligne, impôts déduits; d'autre part, la dépense totale effective d'exploitation, et que l'on divisera respectivement ces deux chiffres par la longueur totale de la ligne sans que cette longueur puisse être supérieure à 5 kilomètres.

L'exploitation comprendra au minimum, par jour et dans chaque sens bien entendu, douze trains correspondant avec tous les trains du réseau Paris-Lyon-Méditerranée desservant la gare de Pont-de-Vaux-Fleurville, et comme le nombre de ces trains Paris-Lyon-Méditerranée est déjà supérieur à douze, le même train de tramway pourra desservir deux trains Paris-Lyon-Méditerranée lorsque ceux-ci n'auront pas plus de quinze minutes d'intervalle suivant l'horaire officiel.

En outre des trains définis ci-dessus, ils sera établi des trains supplémentaires destinés à doubler ou tripler les trains réguliers, toutes les fois que ceux-ci seront insuffisants pour contenir les voyageurs ou marchandises à transporter.

Dans le cas où le nombre de douze serait insuffisant pour desservir tous les trains s'arrêtant ou pouvant s'arrêter plus tard à la gare de Fleurville, il serait établi, en plus, des trains en nombre suffisant pour assurer la correspondance, et, dans ce cas, il sera ajouté à la formule donnant le maximum des dépenses d'exploitation une somme de 50 centimes par train-kilomètre ainsi imposé. Cette somme ne pourra jamais être appliquée aux trains supplémentaires définis à l'alinéa qui précède et destinés à subvenir à l'insuffisance des trains réguliers;

5° Que la subvention totale à payer par la ville, tant à l'aide de ses ressources propres qu'à l'aide de la subvention de l'État, est limitée à un maximum de 1.700 francs par kilomètre et par an, soit pour la ligne entière, à un maximum de 8.500 francs par an.

Art. 5. — Le compte de premier établissement défini à l'article ci-dessus et comprenant les dépenses prévues aux projets définitifs, sera clos au plus tard quatre ans après la date de la mise en exploitation de la ligne.

Il pourra être ouvert un compte complémentaire de premier établissement comprenant les dépenses non comprises aux projets définitifs, telles que création d'abris, agrandissements de gares, pose de secondes voies ou voies de garage, acquisition de matériel roulant pour le service des trains correspondants qui pourraient être créés en plus des douze réglementaires, dépenses qui, toutefois, ne pourraient être faites qu'en vertu d'une autorisation spéciale et préalable du Ministre des travaux publics.

Le total s'en ajoutera, au fur et à mesure, au capital de premier

Digitized by Google

établissement primitivement arrêté. Ce sera ce total général qui servira au calcul des subventions annuelles, ainsi qu'au calcul du remboursement des avances faites par la ville et par l'État, conformément aux stipulations de l'article 4 ci-dessus et de l'article 7 ci-après.

Mais le total général de ces deux comptes de premier établissement, primitif et complémentaire, ne pourra, en aucun cas, dépasser le maximum de 75.000 francs par kilomètre.

La stipulation du paragraphe 5 de l'article 4 ci-dessus, qui fixe à 1.700 francs par kilomètre et par an le maximum de la subvention tant de la ville que de l'État, n'en sera pas moins maintenue.

Art. 6. — La subvention annuelle à payer par la ville, tant avec ses propres ressources qu'à l'aide de la subvention de l'État, sera versée après l'approbation des comptes à fournir par le rétrocessionnaire, conformément aux stipulations des décrets des 20 mars 1882 et 23 décembre 1885.

Toutefois la ville fera une avance, conformément à l'article 9 du décret du 20 mars 1882, pouvant s'élever au maximum à la moitié de la subvention annuelle à prévoir pour la part de la ville.

En cas de retard apporté par l'État au payement de la subvention, la ville n'encourra aucune responsabilité.

Art. 7. — Lorsque le produit brut annuel, impôts déduits, d'une année d'exploitation, deviendra suffisant pour couvrir les dépenses d'exploitation et l'intérêt à 5,75 du capital de premier établissement tant primitif que complémentaire, la moitié du surplus en sera partagée entre l'État et la ville dans la proportion des avances faites par chacun d'eux sous forme de subventions annuelles, jusqu'à complet remboursement sans intérêt.

Art. 8. — Après la troisième année d'exploitation, le rétrocessionnaire devra chaque année prélever sur les recettes brutes et les subventions à recevoir une somme de 150 francs par kilomètre pour constituer un fonds de garantie de renouvellement tant de la voie que du matériel fixe et du matériel roulant.

Ces prélèvements annuels s'arrêteront quand ce fonds de garantie atteindra un total de 2.500 francs par kilomètre; ils recommenceront à nouveau si ce fonds vient à être entamé pour s'arrêter quand il aura atteint de nouveau la somme de 2.500 francs par kilomètre.

Pendant tout le temps que fonctionneront les subventions, la ville effectuera d'office ces prélèvements sur le total de la subvention à verser jusqu'à concurrence du chiffre annuel de 150 francs par kilomètre.

Lorsque la garantie cessera de fonctionner ou sera inférieure à 150 francs par kilomètre, le rétrocessionnaire prélèvera sur les recettes brutes la somme nécessaire pour parfaire le chiffre annuel fixé pour ce fonds de renouvellement.

Ce fonds de garantie est destiné au payement des dépenses de renouvellement partiel exécuté d'office par la ville, après mise en demeure au rétrocessionnaire restée sans résultat.

Digitized by Google

Ce fonds de garantie sera déposé à la Banque de France, au nom de la ville, mais au profit du rétrocessionnaire. Ces placements annuels seront au fur et à mesure employés en achats de titres ou valeurs au porteur, agréés à la fois par la ville et par le rétrocessionnaire.

Les revenus de ces titres, valeurs et reliquats en espèces seront touchés directement par le rétrocessionnaire sur le vu d'une autorisation délivrée par le maire. Mais ces titres et valeurs ne pourront être réalisés et retirés en tout ou en partie que par la ville sur le vu d'un arrêté du maire en spécifiant l'emploi et visant les dépenses à payer pour travaux et fournitures exécutés d'office pour le compte du rétrocessionnaire, après mise en demeure restée infructueuse.

A la fin de la concession ou en cas de déchéance, ce qui restera sans emploi de ce fonds de garantie de renouvellement sera réalisé et retiré par la ville, qui le restituera au concessionnaire.

Art. 9. — M. Cornillon s'engage à faire le nécessaire pour assurer au tramway l'intégralité du trafic aussi bien en voyageurs qu'en marchandises et à se pourvoir pour cela de tout le matériel et le personnel nécessaires.

Art. 10. — Pour commencer l'exploitation, la ligne devra être munie du matériel suivant :

1 voiture automotrice à voyageurs ;

2 voitures automotrices à marchandises ou bestiaux ;

2 voitures d'attelage à voyageurs ;

2 wagons couverts et fermés pour marchandises et bestiaux ;

3 wagons plats pour marchandises, aussi légers que possible, mais pouvant porter au moins 6.000 kilogrammes chacun.

Art. 11. — Dans le cas où, par la suite, ce matériel serait reconnu insuffisant, le rétrocessionnaire s'engage à l'augmenter suffisamment pour assurer tout le trafic.

Art. 12. — Le matériel devra être conforme aux types annexés à la demande de concession, de fabrication bien soignée, les voitures à voyageurs confortables ; les compartiments de 1re classe rembourrés, fermés à glace avec stores ; ceux de 2e classe, avec sièges à claire-voie à dossiers, bois vernis, fermés à vitres avec rideaux. Les compartiments de 1re classe devront être chauffés pendant l'hiver.

Art. 13. — Le transport des veaux et porcs devant être pour le tramway une source importante de trafic, le rétrocessionnaire devra, pour assurer ce service, avoir sur la place Joubert, à proximité des bascules, tous les mercredis et jours de foire, constamment un train à bestiaux en chargement : dès que ce train sera chargé, il le fera partir et le remplacera par un autre qui se chargera pendant que le premier effectuera son voyage, et ainsi de suite. Les voies à la gare de Fleurville-Paris-Lyon-Méditerranée devront être établies de telle façon que le transbordement puisse se faire directement des wagons du tramway dans ceux de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, et réciproquement.

Digitized by Google

Art. 14. — Les voitures automotrices à marchandises devront être disposées de manière que la partie couverte puisse recevoir entre les colonnes, aussi bien dans le sens de la longueur du train que dans celui de la largeur, des barrières mobiles s'ajustant entre les montants qui supportent la toiture. Ces barrières devront pouvoir se fixer solidement et être d'une hauteur suffisante pour garantir les veaux et porcs et séparer les lots de chaque expéditeur.

Art. 15. — Pour certaines marchandises transportées en vrac et ne pouvant, soit à cause de leur peu de valeur, soit à cause de la dépréciation ou du déchet qui peut en résulter supporter un double transbordement à Fleurville et à Pont-de-Vaux, le rétrocessionnaire s'engage, pour ne pas perdre ces transports qui forment la plus grande partie du tonnage, à s'organiser de façon que ces marchandises n'aient toujours à supporter que le transbordement obligatoire de Fleurville, au moyen de caisses en tôle qui seraient placées sur les wagons plats du tramway et transportées telles quelles chez le destinataire au moyen de camions ou trucs spéciaux.

Art. 16. — Pour les marchandises dont il est question à l'article qui précède, et voyageant sur le Paris-Lyon-Méditerranée par wagons complets, le rétrocessionnaire devra établir des tarifs spéciaux de manière à les transporter aux meilleures conditions possibles.

Art. 17. — Après la déclaration d'utilité publique, le rétrocessionnaire devra, dans le délai de six mois, constituer à ses frais, ou se substituer une société anonyme agréée par le conseil municipal de Pont de-Vaux, en se conformant aux dispositions de l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 18. — Le rétrocessionnaire s'engage à n'employer à l'exécution des travaux que des matériaux et à ne fournir pour l'exploitation que du matériel de provenance française. Il s'engage, en outre, à n'admettre dans le personnel de l'exploitation que des Français ou sujets français.

Art. 19. — Les terrains de la ville occupés par les voies ou constructions quelconques du tramway seront cédés gratuitement au rétrocessionnaire ; mais tous les projets concernant ces voies ou constructions devront être avant leur exécution soumis à l'approbation du conseil municipal.

Art 20. — Le rétrocessionnaire déclare accepter, dès à présent, sans aucun recours contre la ville, toutes les modifications qui seraient apportées par les projets définitifs dans l'assiette de la ligne faisant l'objet du présent acte de rétrocession et celles qui pourraient être imposées par le service spécial de la Saône pour le passage du pont transformé.

Art. 21. — La présente rétrocession ne sera valable et définitive qu'après son approbation par le décret à intervenir, en vertu de l'article 29 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 22. — Avant la signature de l'acte de concession, le rétroces-

Digitized by Google

sionnaire déposera à la Caisse des dépôts et consignations une somme de 5.000 francs en numéraire ou en rentes sur l'État, calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert, au profit de ladite caisse, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise. Les quatre cinquièmes en seront rendus au rétrocessionnaire par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 23. — Le rétrocessionnaire devra faire élection de domicile à Pont-de-Vaux. Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat de la mairie de Pont-de-Vaux.

Art. 24. — Le rétrocessionnaire s'engage à acquitter les frais de timbre, d'enregistrement et d'expédition, ainsi que tous les autres frais accessoires auxquels pourrait donner lieu la présente convention. De son côté, la ville s'engage à faire le nécessaire pour obtenir l'application du droit fixe, en conformité de l'article 24 de la loi du 11 juin 1880.

Fait en double à Pont-de-Vaux, le 20 avril 1897.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I.

[TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — La ligne de tramway qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs et des marchandises.

La traction aura lieu par moteur mécanique, locomotive à vapeur ou autre.

Art. 2. — La ligne partira de Pont-de-Vaux et empruntera les voies publiques ci-après désignées : place Joubert, place Bertin, chaussée nord du canal de Pont-de-Vaux, quai du port du canal de Pont-de-Vaux, puis chaussée sud du canal, chaussée et pont de Fleurville, annexe de la route nationale n° 6 et, enfin, chemin de grande communication n° 55 de Fleurville à Lugny. Elle aboutira à la gare de Pont-de-Vaux-Fleurville (compagnie Paris-Lyon-Méditerranée). La ligne sera raccordée à Pont-de-Vaux, dans la grande rue, au droit de la Grenette, avec la ligne des tramways du département de l'Ain. Une station commune aux deux tramways sera établie soit sur la place Joubert, soit sur la place Bertin, soit au voisinage du port. Avant tout commen-

Digitized by Google

cement d'exécution, les conditions d'établissement, d'entretien et d'exploitation de cette gare commune seront déterminées au moyen d'une entente entre la ville et le département; à défaut, il sera statué par le Ministre des travaux publics, après avis du conseil général de l'Ain et du conseil municipal de Pont-de-Vaux.

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de trois mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être commencés dans un délai de six mois à partir de la même date. Ils seront poursuivis et terminés de telle façon que la ligne entière puisse être livrée à l'exploitation dans un délai d'un an à partir de la même date. Toutefois l'ouverture de la ligne entière à l'exploitation ne pourra avoir lieu qu'après l'achèvement de la construction du nouveau pont sur la Saône, à Fleurville, à moins que le concessionnaire n'ait fait approuver par l'administration un mode d'exploitation provisoire compatible avec la stabilité du pont suspendu.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre.

La largeur des locomotives et des caisses des véhicules, ainsi que leur chargement, ne dépassera pas 2m,10, et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, restera inférieure à 2m,10; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 3m,20.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 1m,65.

Art. 5 à 9. — *Comme au type.*

Art. 10. — Les voies devront être établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront en acier et du poids de 18 kilogrammes au moins par mètre courant; ils seront posés sur des traverses en bois, fixés avec des tirefonds et réunis par des éclisses. Les traverses seront espacées de 90 centimètres d'axe en axe, en moyenne.

Art. 11. — Les trains ne s'arrêteront qu'aux stations ou haltes.

Le nombre et l'emplacement des gares, stations et haltes seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs. Il est toutefois entendu, dès à présent, qu'il sera établi des stations ou des haltes pour le service des voyageurs, suivant les indications ci-après :

Pont-de-Vaux, place Joubert ou place Bertin ou voisinage du port, ainsi qu'il est expliqué à l'article 2;

Reyssouze, pont du canal;

Pont de la Saône, rive droite;

Gare de Fleurville (Paris-Lyon-Méditerranée).

Des moyens de transbordement commodes pour les voyageurs et les marchandises seront établis à Fleurville, gare de jonction avec la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.

Dans les stations de Reyssouze et du Pont-de-la-Saône ne seront reçus que les colis pouvant être chargés ou déchargés par le personnel

Digitized by Google

du train et ne pesant pas plus de 100 kilogrammes chacun. Dans les stations de Pont-de-Vaux et de Fleurville seront reçus les colis de tout poids.

Art. 12 à 22. — *Comme au type.*

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 23. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

Digitized by Google

TARIF.

DÉSIGNATION	PRIX de péage	PRIX de transport	PRIX totaux
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.			
Grande vitesse.			
Voyageurs. Voitures couvertes, fermées à glaces, et à banquettes rembourrées (1re classe).....	0f 054	0f 026	0f 08
Voyageurs. Voitures couvertes et fermées à vitres (2e classe) et plates-formes aux extrémités des voitures, places debout.....	0 033	0 017	0 05
Enfants.... Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De trois à sept ans ils payent demi-place et ont droit à une place distincte ; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de sept ans ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs..... Sans que la perception puisse être inférieure à 15 centimes. Pour les voyageurs la perception ne pourra jamais être inférieure à 15 centimes en 1re classe et 10 centimes en 2e classe, quelle que soit la distance parcourue.	0 020	0 010	0 03
Petite vitesse.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.....	0 105	0 045	0 150
Veaux et porcs.....	0 050	0 030	0 080
Moutons, brebis, agneaux, chèvres.....	0 038	0 022	0 060
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédents de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs..	0 225	0 175	0 400

Digitized by Google

DÉSIGNATION	TARIF de péage	TARIF de transport	TARIF totaux
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre — Cafés. — Drogues. — Epiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes.	0f 17	0f 13	0f 30
2e classe. — Blés. — Grains. — Farines. Légumes farineux. — Riz, maïs, châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbons de bois. — Bois à brûler dit de corde. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levure sèche. — Coke. — Fers. — Cuivre. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées.	0 14	0 11	0 25
3e classe. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises.....	0 11	0 09	0 20
4e classe. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers. — Engrais. — Pierre à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. Minerais de fer. — Cailloux et sables.....	0 087	0 073	0 16
3e VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE.			
Par pièce et par kilomètre.			
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes.....	0 09	0 06	0 15
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes.....	0 12	0 08	0 20
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi)	1 80	1 20	3 »
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.	0 15	0 10	0 25
Voitures à quatre roues à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.....	0 18	0 14	0 32
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés.			

Digitized by Google

DÉSIGNATION	PRIX de péage	PRIX de transport	PRIX totaux
Dans ce cas deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. ; les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de 2e classe.			
Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues, à vide	0f 12	0f 08	0f 20
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus du prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre....	0 08	0 06	0 14
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres, renfermant un ou plusieurs cercueils, sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes.....	0 36	0 28	0 64
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, par les trains ordinaires, dans un compartiment isolé, au prix de.....	0 18	0 12	0 30

Le reste comme au type (*).

(*) Voir le type, *Ann.* 1882, page 292; et *Journal officiel* du 22 juin 1897.

Digitized by Google

ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION.

(Chambre civile.)

(N° 205)

[28 avril 1897]

Travaux publics. — Prud'hommes. — État. — Compétence. — (Sieurs Jeannot et Cabassut.)

L'État, n'étant pas marchand-fabricant, ne saurait être justiciable du conseil des prud'hommes lorsqu'une contestation s'élève entre lui et des ouvriers employés à des travaux exécutés en régie.

La Cour

. . . . . .

Donne défaut contre les défendeurs;

Et statuant sur la première branche du premier moyen :

Vu l'article 10 du décret du 11 juin 1809;

Attendu que les conseils de prud'hommes ne peuvent connaître que des contestations qui s'élèvent entre les marchands-fabricants et leurs ouvriers, et que leur juridiction exceptionnelle ne peut s'étendre à des cas autres que ceux prévus par la loi ;

Attendu que le jugement attaqué constate que Jeannot et Cabassut, ouvriers engagés par l'Administration des ponts et chaussées pour exécuter des travaux de dragage, faits en régie, dans le port de Cette, réclamaient à l'État, représenté par le préfet de l'Hérault, le payement de salaires qu'ils prétendaient leur être dus ;

Que, l'État n'étant pas marchand-fabricant, cette demande n'était pas de la compétence des conseils de prud'hommes ;

Qu'en jugeant le contraire ledit jugement a violé l'article sus-visé :

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin de statuer sur les autres branches du premier moyen et sur le second moyen, casse, etc.

Digitized by Google

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES.

(N° 206)

[26 juillet 1897]

Usage du vélocipède dans les services des travaux publics.

Monsieur le Préfet, l'attention de mon administration s'est portée sur le développement pris, depuis quelques années, par la vélocipédie et sur les services que l'emploi de ce mode de locomotion pouvait être appelé à rendre, dans certaines circonstances, au personnel du Ministère des travaux publics.

D'autre part, depuis la promulgation de la loi de finances du 28 avril 1893, qui a établi la taxe vélocipédique, j'ai été saisi de nombreuses demandes de fonctionnaires et employés des ponts et chaussées et des mines à l'effet d'obtenir le bénéfice de l'exemption de taxe instituée par l'article 10, § 2, de ladite loi.

L'étude à laquelle j'ai fait procéder permet de conclure que, de l'avis de la presque unanimité des chefs de service, l'usage du vélocipède, pratiqué déjà par plus de 1.100 agents, mérite d'être encouragé. Elle fait ressortir que, si l'emploi de cet instrument présente une utilité restreinte dans les services maritimes et les services des chemins de fer, où cependant il existe d'assez nombreux cas d'application, il est appelé à procurer de réels et sérieux avantages dans le service des routes. Il peut amener une économie de temps et d'efforts, une réduction de frais de déplacements, une meilleure utilisation des agents et peut-être même, dans un certain délai, une réduction des cadres du personnel.

J'ai fait préparer en conséquence un arrêté dont vous trouverez ci-joint un exemplaire et qui réglemente l'usage du vélocipède dans les services dépendant du Ministère des travaux publics.

D'après cet arrêté le personnel est divisé en trois catégories.

La première comprend les fonctionnaires et agents pour qui l'usage du vélocipède n'a qu'un intérêt purement personnel et

Digitized by Google

qui, par suite, ne bénéficient, s'ils sont possesseurs d'une machine, ni d'une indemnité spéciale, ni d'une exemption de taxe. Ce sont, par exemple, les employés de l'administration centrale, les commissaires de surveillance administrative, les commis des mines, les maîtres de port, les éclusiers, pontiers, etc.

Dans la seconde catégorie rentrent les fonctionnaires et agents qui ne font pas un usage permanent du vélocipède dans l'intérêt et pour les besoins du service, mais qui sont appelés néanmoins à l'utiliser dans un nombre de cas assez fréquents pour leurs tournées réglementaires. Ce sont les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines, les gardes de navigation et gardes-pêche, les chefs-cantonniers et les cantonniers. Il m'a semblé pour eux, vu la moindre importance des services que la possession d'un vélocipède leur permet de rendre à l'administration, qu'il suffisait de les mettre en mesure de réclamer l'exemption de la taxe légale.

Enfin la troisième catégorie est composée des conducteurs et commis des ponts et chaussées et des contrôleurs des mines faisant pour leurs tournées un usage continu de la bicyclette, dans tous les cas où cet usage est possible et justifié par les besoins du service, et à qui, en plus de l'exemption de l'impôt, j'ai cru devoir accorder une indemnité fixe annuelle de 75 francs, représentant les frais d'amortissement et d'entretien d'une machine.

La possession d'une bicyclette devant amener une réduction des frais de tournées et de repas, cette indemnité sera précomptée sur les maxima annuels des frais de déplacements.

Il m'a semblé d'autre part qu'il y avait lieu de ne pas abandonner l'usage du vélocipède à la seule initiative des agents guidés par des motifs de convenance personnelle. La nature des terrains qu'ils ont à parcourir dans leurs déplacements, les conditions climatériques, l'obligation de maintenir certaines tournées à pied dans les services d'entretien et diverses autres raisons qui tiennent à des circonstances locales et que seul doit apprécier le chef de service, entraînent comme conséquence la nécessité de remettre à ce dernier le soin de régler le mode d'emploi du vélocipède ; l'article 4 de l'arrêté est conçu dans ce sens.

Chaque année, au mois de novembre, les chefs de service adresseront au directeur des contributions directes une liste des fonctionnaires et agents qui peuvent, en conformité du règlement, avoir droit à l'exemption de la taxe.

En même temps ils me feront parvenir directement une liste des conducteurs et commis des ponts et chaussées et des contrô-

Digitized by Google

leurs des mines qui, dans le cours de l'année, auront d'une façon continue fait usage du vélocipède dans leurs tournées de service en vue de l'allocation de l'indemnité de 75 francs, prévue par le règlement.

J'adresse un exemplaire de la présente circulaire à MM. les Ingénieurs en chef.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics.

Pour le Ministre et par autorisation :

Le Directeur du personnel et de la comptabilité,

P. Rabel.

Arrêté.

[26 juillet 1897]

Le Ministre des travaux publics,

Sur la proposition du Directeur du personnel et de la comptabilité,

Arrête :

Art. 1er. — Les ingénieurs, conducteurs et commis des ponts et chaussées, les ingénieurs et contrôleurs des mines, les gardes-pêche, les chefs-cantonniers et cantonniers, sont autorisés à faire usage du vélocipède pour les besoins du service.

Art. 2. — Un état des fonctionnaires et agents faisant usage du vélocipède sera remis par l'ingénieur en chef de chaque service au directeur des contributions directes du département dans lequel résident ces fonctionnaires et agents en vue de l'exemption de la taxe sur ces véhicules, conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 10 de la loi du 28 avril 1893.

Art. 3. — Sur la proposition de l'Ingénieur en chef du service, une indemnité annuelle de 75 francs pourra être allouée par le Ministre des travaux publics aux conducteurs, contrôleurs des mines et commis des ponts et chaussées faisant usage du vélocipède.

Cette indemnité sera précomptée, pour les conducteurs et commis, sur les maxima des frais de déplacements prévus par le paragraphe E de la circulaire du 25 juillet 1881, et pour les contrôleurs des mines, sur les sommes affectées aux tournées dans chaque arrondissement minéralogique.

Digitized by Google

Art. 4. — L'usage du vélocipède sera réglé, dans chaque service, par l'ingénieur en chef qui indiquera notamment la nature des tournées susceptibles d'être effectuées avec ce véhicule.

Art. 5. — Les indemnités allouées aux conducteurs, contrôleurs et commis pour l'usage du vélocipède seront prélevées sur les mêmes fonds que les frais de déplacements.

TURREL.

(N° 207)

[9 août 1897]

Congés illimités accordés aux Ingénieurs et aux Conducteurs.

Monsieur le Préfet, j'ai l'honneur de vous adresser ampliation d'un décret du 19 juillet 1897 (*), ayant pour objet de modifier les décrets des 13 octobre et 24 décembre 1851, portant organisation des corps des ponts et chaussées et des mines, et d'abroger le décret du 30 octobre 1879, relatif aux congés renouvelables des ingénieurs des ponts et chaussées et des mines.

Aux termes de l'article 37 du décret du 13 octobre 1851 et de l'article 41 du décret du 24 décembre de la même année, les dispositions relatives aux positions diverses et aux congés des ingénieurs sont applicables aux conducteurs des ponts et chaussées et aux contrôleurs des mines.

J'adresserai prochainement des instructions à tous ceux de ces fonctionnaires qui sont actuellement en congé renouvelable ou en congé sans traitement pour les inviter à faire régulariser leur situation dans le plus bref délai possible.

J'envoie un exemplaire de la présente circulaire à MM. les Ingénieurs en chef.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics.

Pour le Ministre et par autorisation :

Le Directeur du personnel et de la comptabilité,

RABEL.

(*) Voir le décret, page 743.

Digitized by Google

(N° 208)

[27 août 1897]

Retenue du premier douzième. — Application de l'article 28 de la loi du 29 mars 1897.

Monsieur le Préfet, l'article 28 de la loi du 29 mars 1897, portant fixation du budget général des dépenses et des recettes de l'exercice 1897, a spécifié que les fonctionnaires et employés directement rétribués par l'État seraient, à l'avenir, autorisés à verser par quart le montant de la retenue du premier douzième de traitement à laquelle ils sont assujettis lors de la première nomination ou, dans le cas de réintégration, en vertu de l'article 3, 2°, de la loi du 9 juin 1853 sur les pensions civiles.

Un décret en date du 28 juillet 1897 portant règlement d'administration publique, et dont le texte est annexé à la présente circulaire, a déterminé les conditions d'exécution de cette nouvelle mesure.

En notifiant aux comptables du Trésor les dispositions des loi et décret ci-dessus, M. le Ministre des finances a examiné divers points sur lesquels l'attention des ordonnateurs pourra être appelée. Il s'est exprimé comme il suit :

I. — Dispositions générales. Nouveau mode de prélèvement de la retenue du premier douzième sur les quatre premières mensualités acquises aux fonctionnaires et employés. « Aux termes de l'article premier de ce décret, la retenue du douzième que les fonctionnaires et employés doivent supporter sur leurs rétributions, lors de la première nomination ou en cas de réintégration, est exercée par quart sur les quatre premières allocations qui sont acquises pour un mois entier au fonctionnaire ou à l'employé.

« La loi nouvelle a eu pour but d'éviter aux agents de l'État la situation difficile où les plaçait, à un moment où ils avaient à supporter des frais d'installation, l'obligation imposée par l'article 3 de la loi de 1853 de verser immédiatement au Trésor la totalité de leur premier mois de traitement ; elle leur accorde à cet effet, pour se libérer, un délai déterminé de telle sorte que la retenue du douzième ne puisse absorber plus du quart de leur

Digitized by Google

traitement mensuel net, c'est-à-dire après prélèvement de la retenue de 5 0/0. Dans cet ordre d'idées, l'expression *mensualité* dont s'est servie la loi doit s'entendre du traitement acquis pour *un mois entier*. Lors donc que le point de départ de la liquidation du traitement se trouvera fixé au premier d'un mois, on prélèvera simplement sur le traitement afférent à chacun des quatre premiers mois (déduction faite, bien entendu, de la retenue du vingtième) une somme égale au quart du premier douzième. Quand, au contraire, un fonctionnaire aura été installé dans le cours d'un mois, le prorata du traitement net afférent à ce mois lui sera payé intégralement, et la retenue du premier douzième ne commencera à être exercée que sur la mensualité suivante.

« D'une manière générale, je crois devoir faire remarquer que, dans le cas où le premier douzième net n'est pas exactement divisible par 4, les centimes non divisibles doivent être prélevés avec le premier quart de ce douzième.

« A ce propos, il me paraît utile d'entrer incidemment dans quelques explications au sujet de l'établissement des décomptes de liquidation des retenues de premier douzième d'augmentation, bien que ces explications ne se rattachent pas directement à l'objet de la présente circulaire : l'article 63 du règlement de comptabilité du ministère des finances, en date du 26 décembre 1866, spécifie, *in fine*, que chaque fraction de centime est complétée par un centime entier au profit du Trésor ; mais ce forcement ne saurait être appliqué qu'à la retenue de 5 0/0, qui est prélevée la première ; le douzième d'augmentation à retenir ensuite, représentant la différence entre le traitement net ancien et le traitement net nouveau, ne peut comporter de fraction de centimes à forcer ou à négliger. Par suite, pour une augmentation de 100 francs, le douzième peut être de 7 fr. 91 ou de 7 fr. 93, suivant les cas ; ainsi dans le cas d'un employé ayant un traitement de 1.000 francs, le douzième de ce traitement étant de 83 fr. 33, et la retenue de 5 0/0 de 4 fr. 17, le douzième net s'élèvera à 79 fr. 16 ; si le même agent obtient une augmentation de 100 francs, le douzième d'un traitement de 1.100 francs étant de 91 fr. 66, le 5 0/0 sera de 4 fr. 59 et le douzième net de 87 fr. 07 ; la retenue à subir pour augmentation sera égale à la différence entre 79 fr. 16 et 87 fr. 07, soit 7 fr. 91. Pour une seconde augmentation de 100 francs, le douzième du traitement de 1.200 francs étant 100 francs, la retenue de 5 0/0 de 5 francs et le douzième de 95 francs, la retenue à subir pour augmentation devra être égale à la différence entre 87 fr. 07 et 95 francs, soit 7 fr. 93.

Digitized by Google

« Il est du reste de règle, et ces quelques exemples en donnent la preuve, que la première mensualité nette des retenues payée sur le pied du nouveau traitement doit toujours être égale à la dernière mensualité de l'ancien traitement. »

II. — Dispositions relatives au cas de décès, de démission ou de révocation. Mesures à prendre pour assurer le recouvrement de la créance du Trésor, dans le cas où l'agent démissionnaire ou révoqué est ensuite réintégré, ainsi que dans le cas où le fonctionnaire qui a cessé temporairement son service est rappelé à l'activité. « Il résulte des dispositions de l'article 2 du décret qu'en cas de décès, de démission ou de révocation d'un agent, avant que la retenue du douzième ait été intégralement effectuée, le reliquat restant dû sur cette retenue deviendra immédiatement exigible jusqu'à concurrence des sommes acquises à l'agent sur son traitement ; si le reliquat du traitement est insuffisant pour couvrir la dette de l'agent, il ne sera exercé aucune poursuite contre lui, ni contre ses représentants.

« Toutefois, si l'agent démissionnaire ou révoqué est ultérieurement réintégré dans le même emploi ou dans un emploi différent, le Trésor reprend ses droits et ce, sans préjudice de l'application des dispositions de l'article 25 du décret du 9 novembre 1853, d'après lequel « le fonctionnaire démissionnaire « révoqué ou destitué, s'il est réadmis dans un emploi assujetti à la « retenue, subit de nouveau la retenue du premier mois de son traitement... » Un fonctionnaire réintégré pourra donc avoir à subir simultanément deux retenues, savoir : d'une part, la totalité du reliquat de la retenue du douzième dont le premier traitement était passible et dont l'agent ne s'était pas encore libéré au moment de sa sortie de fonctions, et, d'autre part, la retenue du douzième de son nouveau traitement, répartie sur quatre mensualités. Par suite, les comptables devront, avant de payer le traitement d'un fonctionnaire réintégré, exiger la preuve que le premier douzième de l'ancien traitement a été intégralement versé au Trésor, à moins que cette preuve ne résulte implicitement de ce fait que le fonctionnaire réintégré avait été, avant sa démission ou sa révocation, plus de cinq mois en fonctions.

« En ce qui concerne les fonctionnaires ayant cessé temporairement leurs fonctions, soit pour remplir leurs obligations militaires, soit pour cause de maladie, il ne sera pas fait application des dispositions qui prescrivent de prélever, sur le prorata acquis du traitement au moment de la sortie de fonctions, la totalité de ce qui restera dû sur la retenue du douzième. Mais

Digitized by Google

quand ces mêmes agents seront réintégrés dans leurs fonctions ou dans des fonctions différentes, le prélèvement par quart de ce douzième sera repris sur le premier traitement mensuel intégralement acquis, indépendamment de la retenue immédiate du douzième de l'augmentation de traitement qui aurait pu leur être attribuée au moment de cette réintégration. »

Les dispositions qui précèdent devant être appliquées à tous les fonctionnaires et agents de l'État dont les traitements sont soumis aux retenues pour pensions, en exécution de la loi du 9 juin 1853, je vous prie de vouloir bien en assurer l'exécution en ce qui concerne mon département.

J'adresse ampliation de la présente circulaire à MM. les Ingénieurs en chef.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
TURREL.

Décret. — Annexe à la Circulaire du 27 août 1897.

[28 juillet 1897]

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des finances ;

Vu les articles 3, 4 et 35 de la loi du 9 juin 1853 ;

Vu l'article 28 de la loi de finances du 29 mars 1897 ;

Vu le décret portant règlement d'administration publique du 9 novembre 1853 ;

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — La retenue du douzième que les fonctionnaires et employés doivent supporter sur leurs rétributions, conformément aux articles 3 et 4 de la loi du 9 juin 1853, lors de la première nomination ou en cas de réintégration, est exercée par quart sur les quatre premières allocations qui sont acquises pour un mois entier au fonctionnaire ou à l'employé.

Les fonctionnaires et employés rétribués au moyen de salaires ou de remises variables ont la faculté de verser la retenue du douzième par quart et mensuellement dans le cours des quatre mois qui suivent leur installation.

Digitized by Google

Ceux qui sont rétribués par trimestre subissent la retenue du quart des allocations mensuelles comprises intégralement dans la première allocation qui leur est faite. Le complément de la retenue est prélevé sur les allocations suivantes.

Art. 2. — En cas de décès, de démission ou de révocation, survenu avant que la retenue du douzième ait été totalement versée, la partie non recouvrée de cette retenue est prélevée jusqu'à due concurrence sur les rétributions restant dues au fonctionnaire ou à l'employé.

Dans le cas où le fonctionnaire démissionnaire ou révoqué est réintégré dans ses fonctions ou dans des fonctions différentes avant d'avoir versé l'intégralité de la retenue du premier douzième, il a à subir, en une fois, sur sa première allocation mensuelle, la retenue de ce qui resterait dû sur le douzième exigible au moment de sa première nomination.

Le fonctionnaire ou l'employé ayant cessé temporairement ses fonctions pour accomplir son service militaire ou pour cause de maladie, puis rappelé à l'activité avant que la retenue du douzième ait été totalement versée, continue à subir cette retenue par quart jusqu'à complet acquittement.

Art. 3. — Les fractions de retenue de douzième prélevées conformément à l'article 28 de la loi du 29 mars 1897 sont rattachées au même exercice que les rétributions sur lesquelles elles portent; les ordonnances et mandats émis par les ordonnateurs doivent indiquer l'ordre des prélèvements par 1er, 2e, 3e, 4e et dernier quart, et rappeler le numéro du dernier mandat sur lequel le précédent prélèvement a été fait.

Les versements opérés au même titre par les fonctionnaires ou employés rétribués au moyen de remises variables sont rattachés à l'exercice de l'année pendant laquelle le fonctionnaire a été installé. Il en est de même des versements opérés par les fonctionnaires et employés rétribués sur d'autres fonds que ceux de l'État et admis au bénéfice de la loi du 9 juin 1853.

Toutefois, si l'exercice de l'année de l'installation est clos au moment du versement, la retenue est rattachée à l'exercice courant.

Art. 4. — Le Ministre des finances est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* et inséré au *Bulletin des Lois*.

Digitized by Google

LÉGISLATION ET STATISTIQUE ÉTRANGÈRES.

(N° 209)

CEYLAN.

RÉSULTATS GÉNÉRAUX DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER PENDANT LES ANNÉES 1895 ET 1894 (*).

A. — Longueurs et dépenses d'établissement (1).

Années	Longueurs exploitées au 31 décembre	Longueurs moyennes exploitées	Dépenses d'établissement primitives au moment de la mise en exploitation	Dépenses d'établissement totales au 31 décembre, y compris les travaux de parachèvement	Dépenses d'établissement par kilomètre de voie au 31 décembre
	kilomètres	kilomètres	milliers de francs	milliers de francs	francs
1895.....	478	437	120.150	135.348	283.200
1894.....	435	415	117.064	126.013	280.500

(1) Les conversions sont faites à raison de 1.609 mètres au mille anglais, de 2 fr. 37 à la roupie et de 1.016 kilogrammes à la tonne anglaise.

B. — Effectif et parcours du matériel roulant au 31 décembre.

Années	Locomotives	Véhicules de toute nature : voitures à voyageurs	Véhicules de toute nature : autres wagons de la grande vitesse	Véhicules de toute nature : wagons (1) à marchandises	Véhicules de toute nature : Total	Parcours des trains	Parcours des véhicules	Parcours total des machines (y compris les manœuvres)
						milliers km.	milliers km.	milliers km.
1895.....	91	292	68	823	1.213	1.887	27.855	2.378
1894.....	79	256	63	752	1.071	1.707	25.422	2.149

(1) Y compris les divers.

(*) D'après la publication intitulée « Administration reports, 1895. — Part IV. Miscellaneous. — Railways », 1 vol. gr. in-8°, 75 pages.

Digitized by Google

C. — Mouvement des voyageurs et des marchandises.

Années	Nombre de voyageurs à toute distance				Nombre de voyageurs à 1 kilomètre (1)	Marchandises à toute distance		Nombre de tonnes à 1 kilomètre (2)
	1re classe	2e classe	3e classe et coolies	Total (y compris les billets d'abonnement)		au poids	comptées par têtes	
	milliers	milliers	milliers	milliers	milliers	milliers de tonnes	milliers	milliers
1895...	80	263	4.479	4.827	145.262	419	29	43.291
1894...	73	230	3.912	4.220	124.418	319	24	37.531

(1) Distance moyenne parcourue par un voyageur : 29 kilomètres en 1895 et 29k,7 en 1894.
(2) — — une tonne : 103 kilomètres en 1895 et 117k,3 en 1894.

D. — Recettes de l'exploitation.

Années	Recettes de la grande vitesse		Recettes de la petite vitesse (2)		Recettes diverses (location, vieux matériaux)	Totales	Recettes totales par train-kilomètre	Recettes totales par kilomètre exploité
	Voyageurs (1)	Accessoires (bagages, messageries)	Marchandises générales	Bétail				
	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	francs	francs
1895...	4.723	429	9.442	28	149	14.771	7.82	33.800
1894...	4.133	391	8.599	24	121	13.268	7,77	31.900

(1) Tarif moyen kilométrique par voyageur : 0 fr. 033 en 1895 et 0 fr. 034 en 1894. — Produit moyen d'un voyageur : 0 fr. 97 en 1895 et 0 fr. 95 en 1894.
(2) Tarif moyen kilométrique d'une tonne : 0 fr. 22 en 1895 et 0 fr. 23 en 1894. — Produit moyen d'une tonne : 22 fr. 09 en 1895 et 27 francs en 1894.

E. — Dépenses de l'exploitation.

Années	Dépenses générales (administration, etc., etc.)	Voie et bâtiments	Matériel et traction	Mouvement et trafic	Totales	Dépenses par train-kilomètre	Dépenses par kilomètre exploité
	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	francs	francs
1895...	341	1.481	3.470	1.609	6.901	3,65	15.800
1894...	270	1.545	3.650	1.538	7.005	4,10	16.900

Digitized by Google

F. — Produit net de l'exploitation.

ANNÉES	RECETTES totales	DÉPENSES totales	EXCÉDENT des recettes sur les dépenses	RAPPORT 0/0 des dépenses aux recettes	RAPPORT 0/0 des recettes nettes au capital d'établissement	RECETTES nettes par kilomètre exploité
	milliers de fr.	milliers de fr.	milliers de fr.			francs
1895.....	14.771	6.901	7.870	47	5,80	18.000
1894.....	13.268	7.003	6.265	53	4,97	15.000

Digitized by Google

(N° 210)

ROUMANIE.

RÉSULTATS GÉNÉRAUX DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

PENDANT LES ANNÉES 1895 ET 1894.

Les données qui suivent ont été extraites du XLVIe volume de la *Statistique de l'Union des Administrations des chemins de fer allemands*, publié en 1897; elles se rapportent au réseau roumain à voie normale, non compris 65 kilomètres de la ligne Cernavoda-Constanta, qui ne fait pas partie de l'Union.

A. — LONGUEURS. — DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT. — EFFECTIF DU MATÉRIEL ROULANT.

ANNÉES	LONGUEURS CONSTRUITES AU 31 DÉCEMBRE			LONGUEURS MOYENNES exploitées pendant l'année	DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT		EFFECTIF DU MATÉRIEL ROULANT AU 31 DÉCEMBRE				
	Lignes principales	Lignes secondaires	Ensemble		Totales	kilométriques	Locomotives	Tenders	Voitures à voyageurs	Wagons à marchandises	Wagons-poste
	km.	km.	km.	km.	milliers de francs	francs					
1895	1.984	638	2.622	2.480	704.265	268.597	423	385	776	8.494	84
1894	1.958	504	2.462	2.459	620.982	252.226	423	385	776	8.471	84

B. — TRANSPORT DES VOYAGEURS.

ANNÉES	NOMBRE DE VOYAGEURS A 1 KILOMÈTRE					RECETTES DES VOYAGEURS									
						1re classe		2e classe		3e classe		Militaires		Ensemble	
	1re classe	2e classe	3e classe	Militaires	Ensemble	Totales	par voyageur kilomètre	Totales	par voyageur kilomètre	Totales	par voyageur kilomètre	Totales	par voyageur kilomètre	Total	par voyageur kilomètre
	En milliers					milliers de francs	cent	milliers de francs	cent	milliers de francs	cent	milliers de francs	cen	milliers de francs	cent.
1895	25.670	77.545	251.493	18.119	372.827	2.062	8,0	4.386	5,6	9.228	3,6	359	1,6	16.035	3,4
1894	24.783	81.132	263.771	17.688	387.374	2.015	8,1	4.473	5,5	9.684	3,6	349	1,6	16.421	3,4

Digitized by Google

C. — Transport des marchandises.

ANNÉES	Grande vitesse			Petite vitesse			Animaux vivants			Recettes du transport des marchandises (*)	
	Nombre de tonnes à un kilomètre	Recettes totales	Recettes moyennes par tonne kilométrique	Nombre de tonnes à un kilomètre	Recettes totales	Recettes moyennes par tonne kilométrique	Nombre de tonnes à un kilomètre	Recettes totales	Recettes moyennes par tonne kilométrique	Totales	Recettes moyennes par tonne kilométrique
	milliers	milliers de francs	cent.	milliers	milliers de francs	cent.	milliers	milliers de francs	cent.	milliers de francs	cent.
1895	4.959	1.141	23,0	522.633	24.176	4,6	5.317	381	7,1	26.239	4,8
1894	4.942	1.145	23,1	575.380	24.469	4,2	5.268	405	7,7	28.007	4,6

(*) Y compris les recettes accessoires.

D. — Résultats financiers de l'exploitation.

ANNÉES	Recettes		Dépenses		Rapport p. 100 de la dépense à la recette	Produit net		Rapport p. 100 du produit net au capital d'établissement
	Totales	kilométriques	Totales	kilométriques		Total	kilométrique	
	francs	francs	francs	francs		francs	francs	
1895	44.135.100	17.796	33.038.752	13.322	74,8	11.096.348	4.474	1,58
1894	46.272.465	18.817	33.920.798	13.795	73,3	12.351.667	5.022	1,99

E. — Accidents survenus dans l'exploitation.

ANNÉES	Nature des accidents				Victimes des accidents survenus dans l'exploitation								Victimes de leur propre faute ou imprudence							
	Déraillements	Collisions	Accidents divers	Ensemble	Voyageurs		Agents		Autres personnes		Ensemble		Voyageurs		Agents		Autres personnes		Ensemble	
					tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés
1895	29	33	49	117	-	-	2	-	-	-	2	-	3	3	23	14	36	18	62	35
1894	35	27	32	88	-	-	1	-	-	2	1	2	4	-	19	10	20	18	43	39

Digitized by Google

PERSONNEL.

(N° 211)

I. — INGÉNIEURS.

1° SERVICE DÉTACHÉ.

Arrêté du 13 octobre 1897. — M. **Wiart**, Ingénieur ordinaire de 2e classe attaché, à la résidence de Douai, au service ordinaire du département du Nord et à divers services de navigation et de chemins de fer, est mis à la disposition du Ministre des Colonies pour être attaché à la mission technique chargée d'étudier, au Tonkin et en Chine, les moyens de pénétration par voies ferrées dans les provinces chinoises du Sud-Ouest.

M. **Wiart** est placé dans la situation de service détaché.

2° DISPONIBILITÉ.

Arrêté du 19 octobre 1897. — M. **Robert** (Joseph), Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département de la Savoie et d'un service de chemins de fer, est mis en disponibilité, avec demi-traitement, pendant un an, pour raisons de santé.

3° DÉCÈS.

Date du décès.

M. **Carmignac-Descombes**, Ingénieur en Chef de 1re classe, en retraite..... 9 février 1897.

Digitized by Google

4° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 24 septembre 1897. — Le service ordinaire du département des Vosges et le service du canal de l'Est, branche Sud, sont réorganisés ainsi qu'il suit, en deux arrondissements d'Ingénieur ordinaire :

1er *Arrondissement.*

1° Service ordinaire du département des Vosges :

Route nationale n° 57 : de la limite de Meurthe-et-Moselle à la borne kilométrique n° 63 au-delà de Remiremont ;

Route nationale n° 64 : dans le canton de Bains, moins la commune de Gruey (du point 76km,700 à la limite de la Haute-Saône) ;

Route nationale n° 66 : de la limite des arrondissements de Mirecourt et d'Épinal (km. 62) à Gobley (point 71km,300), d'une part ; et de la route n° 57 à Remiremont jusqu'à la borne kilométrique n° 65, d'autre part :

En tout..... 91km,286.

Service général des cantons de Charmes (moins les communes d'Avillers, Girecourt, Bettoncourt, Vomécourt, Pont-sur-Madon et Marainville), de Châtel, d'Épinal, de Xertigny, de Bains (moins les communes de Viroménil et de Gruey), de Remiremont (partie et de Saulxures-sur-Moselotte.

2° Service du Canal de l'Est (branche Sud) (départements de Meurthe-et-Moselle, des Vosges et de la Haute-Saône) :

Canal de l'Est, de Flavigny à Corre ;

Embranchement d'Épinal ;

Rigole alimentaire du bief de partage des Vosges ;

Alimentation du bief de partage (études et travaux) et réservoir de Bouzey ;

Études et travaux d'aménagement des lacs et étangs des vallées de la Moselotte et de la Haute-Moselle ;

Rivières flottables de la Moselle (entre Épinal et Flavigny) et du Coney.

M. **Hausser**, Sous-Ingénieur des Ponts et Chaussées à Épinal, attaché en outre au contrôle des travaux du chemin de fer de Gray à Jussey, de Contrexéville à Châtenois et de Faymont à Remiremont.

Digitized by Google

2e *Arrondissement.*

Service ordinaire du département des Vosges :

Route nationale n° 57, de la borne kilométrique 63 à la limite de la Haute-Saône ;

Routes nationales nos 57 *bis*; 59, 59 *bis*; route nationale n° 64 dans les arrondissements administratifs de Neufchâteau et de Mirecourt, plus la commune de Gruey, du canton de Bains ;

Route nationale n° 65 ;

Route nationale n° 66, dans les mêmes arrondissements que ci-dessous, d'une part, de la borne kilométrique n° 65 à la limite du département, d'autre part ;

Route nationale n° 74 :

En tout..... 322km,803.

Service général des arrondissements administratifs de Saint-Dié, de Neufchâteau, de Mirecourt, moins le canton de Charmes (mais y compris les communes d'Avillers, Girecourt, Bettoncourt, Vomécourt, Pont-sur-Madon et Marainville, faisant partie dudit canton); des cantons de Remiremont (partie), Plombières, le Thillot, Rambervillers et Bruyères; et des communes de Viroménil et de Gruey (canton de Bains).

Rivières flottables du bassin de la Meurthe.

M. **Reynders**, Sous-Ingénieur à Épinal, attaché en outre au contrôle des travaux du chemin de fer de Gerbéviller à Bruyères.

Arrêté du 24 septembre. — M. **Jozon**, Inspecteur Général de 2e classe, est nommé Membre de la Commission des Formules, en remplacement de M. **Henry** (Edmond), admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Idem. — M. **Cameré**, Inspecteur Général de 2e classe, est nommé Membre de la Commission des annonces des crues, en remplacement de M. **Henry** (Edmond).

Décret du 28 septembre. — M. **Guillain**, Inspecteur général de 1re classe, Député, est nommé Membre du Comité consultatif des chemins de fer.

Arrêté du 30 septembre. — M. **Heurtault**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, en disponibilité pour raisons de santé, est remis en activité et chargé, à la résidence de Bayeux, de l'arrondissement du Nord-Ouest du service ordinaire et du service maritime du

Digitized by Google

département du Calvados, en remplacement de M. **Chevalier**, appelé à une autre destination.

Arrêté du 30 *septembre* 1897. — La ligne de Saint-André, à Puget-Théniers (études et travaux), est répartie comme il suit entre les 1er et 3e arrondissements du service de chemin de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Zürcher** :

1° De Saint-André à la station d'Annot (26km,660), 1er arrondissement (M. **Bérengier**, Ingénieur ordinaire à Digne) ;

2° De la station d'Annot à Puget-Théniers (19km,000), 3e arrondissement (M. **Bonhomme**, Sous-Ingénieur à Puget-Théniers).

Idem. — Le service du Contrôle de l'exploitation de la ligne de Lannemezan à Arreau (réseau du Midi) est rattaché, savoir :

I. — Pour le Contrôle de la voie et des bâtiments :

Au 1er arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Bordeaux ;

II. — Pour le Contrôle de l'exploitation technique :

Au 1er arrondissement d'Ingénieur des Mines, à Bordeaux ;

III. — Pour le Contrôle de l'exploitation commerciale :

A la 2e circonscription d'Inspecteur particulier, à Toulouse ;

IV. — Pour la surveillance administrative :

Au commissariat de Montréjeau.

Décision du 11 *octobre.* — Par décision du 13 février 1897, le service des travaux de l'embouchure de la rivière de Risle, actuellement confié aux Ingénieurs de la 4e section de la navigation de la Seine, a été rattaché, en principe, au service ordinaire du département de l'Eure.

Conformément à cette décision et après avis du Conseil général des Ponts et Chaussées sur les conditions dans lesquelles devait avoir lieu le rattachement dont il s'agit, les dispositions suivantes ont été arrêtées :

1° La limite des deux services sera fixée à une ligne perpendiculaire au cours de la Risle et tangente à l'amont à l'îlot de fondation du nouveau fanal ;

2° Le service de la Seine fera immédiatement remise au service de la Risle des portions de digues de cette dernière rivière situées en amont de la limite qui vient d'être définie ; toutefois, à titre de transition, MM. les Ingénieurs de la navigation de la Seine termineront et liquideront les entreprises actuellement en cours en amont de cette limite ;

Digitized by Google

3° MM. les Ingénieurs du département de l'Eure produiront l'avant-projet des travaux de continuation des digues de la Risle en amont de la même limite (ces travaux devant être effectués le plus tôt possible et être mis en harmonie avec ceux de la digue sud de la Seine), ainsi qu'une estimation des dépenses à faire par catégorie d'urgence.

Décision du 11 octobre 1897. — Le balisage des bancs du Ratier, de Villerville, des Ratelets, de Trouville et de Honfleur, est distrait du service maritime du département du Calvados et rattaché au service de la 4e section de la navigation de la Seine.

Décision du 12 octobre. — M. **Cornac**, Ingénieur ordinaire de 1re classe chargé, à dater du 1er octobre 1897, du service ordinaire du département de Tarn-et-Garonne, reste chargé, jusqu'à nouvel ordre, de la liquidation des lignes de Pamiers à Limoux et de Lavelanet à Bram, ainsi que de la présentation du projet du 3e lot de la ligne de Quillau à Rivesaltes.

Décision du 19 octobre. — M. **Bienvaux**, Ingénieur ordinaire de 2e classe à Lille, est chargé d'assurer la marche du service ordinaire de l'arrondissement de Douai, du 2e arrondissement du service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais et de l'arrondissement unique (Embranchement de Douai) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Connesson**, jusqu'à la désignation du successeur de M. l'Ingénieur **Wiart**.

II. — CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe, les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

21 *août* 1897. — M. **Pousset** (Léon), Commis, Concours de 1895, — n° 2, Orne, service ordinaire.

24 *septembre.* — M. **Fromenté** (Paul), Commis, Concours de 1895, — n° 70, Loiret, service de la 3e section de la navigation de la Loire.

Digitized by Google

29 *septembre* 1897. — M. **Marchand** (Joseph), Commis, Concours de 1895, — n° 14, Eure-et-Loir, service ordinaire.

30 *septembre*. — M. **Menteyne** (Martin), Concours de 1894, — n° 31, mis à la disposition du Ministre de l'Agriculture pour être employé au service de l'Hydraulique agricole du département de l'Aude.

Il est placé dans la situation de service détaché.

Idem. — M. **Chaumette** (Joseph), Commis, Concours de 1893, — n° 73, Vaucluse, service ordinaire.

7 *octobre*. — M. **Audibert** (Alfred), Commis, Concours de 1894, — n° 33, Var, service ordinaire.

Idem. — M. **Guerry** (Joseph), Commis, Concours de 1894, — n° 84, Var, service ordinaire.

15 *octobre*. — M. **Chaignet** (Léon), Concours de 1892, — n° 45, service vicinal du département du Doubs.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

2° SERVICE DÉTACHÉ.

30 *septembre* 1897. — M. **Cauquil** (Clément), Conducteur de 2e classe, détaché au service de l'Hydraulique agricole du département de l'Aude, est autorisé à entrer, en qualité d'Architecte, au service municipal de la ville de Narbonne.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

13 *octobre*. — M. **Kerler** (Eugène), Contrôleur-Comptable de 3e classe en Algérie, est réintégré dans son ancien grade de Conducteur de 3e classe et mis à la disposition du Ministre des Colonies pour faire partie du personnel de la mission technique chargée de procéder sur place à l'étude des chemins de fer de pénétration dans le Sud de la Chine.

Il est placé dans la situation de service détaché.

3° DISPONIBILITÉ.

13 *octobre* 1897. — M. **Crochent** (Hyppolite), Conducteur de 2e classe, attaché au service maritime du département des Bouches-du-Rhône, est mis en disponibilité, avec demi-traitement pour raisons de santé pendant six mois.

Digitized by Google

4° RETRAITES.

Date d'exécution,

M. **Berthier** (Étienne), Conducteur principal, Seine service de la Direction du Contrôle des chemins de fer de l'État..... 1er nov. 1897

Il est d'ailleurs maintenu en fonctions jusqu'à la liquidation de sa pension.

M. **Velzy** (Emmanuel), Conducteur principal, en disponibilité pour défaut d'emploi..... 1er nov. 1897

M. **Baqué** (Jean), Conducteur principal, Constantine, service de la circonscription de Constantine. 1er nov. 1897

M. **Delmas** (Antoine), Conducteur principal, Pyrénées-Orientales, service ordinaire..... 1er nov. 1897

Il est d'ailleurs maintenu en fonctions jusqu'à la liquidation de sa pension.

M. **Esmiol** (François), Conducteur principal, Basses-Alpes, service ordinaire..... 1er nov. 1897

Il est d'ailleurs maintenu en fonctions jusqu'à la liquidation de sa pension.

M. **François** (Alexandre), Conducteur principal, Maine-et-Loire, service de la 3e section de la navigation de la Loire..... 1er nov. 1897

Il est d'ailleurs maintenu en fonctions jusqu'à la liquidation de sa pension.

M. **Le Troadec** (Jean), Conducteur principal, Finistère, service ordinaire..... 1er nov. 1897

Il est d'ailleurs maintenu en fonctions jusqu'à la liquidation de sa pension.

M. **Bize** (Joseph), Conducteur principal, Landes, service ordinaire..... 1er nov. 1897

M. **Guéroult** (Auguste), Conducteur de 1re classe, en congé illimité au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest..... 1er nov. 1897

M. **Puech** (Auguste), Conducteur de 2e classe, en congé illimité au service de la Compagnie des chemins de fer d'Orléans..... 1er nov. 1897

M. **Massonneau** (Charles), Conducteur principal, Maine-et-Loire, service ordinaire..... 16 nov. 1897

M. **Roussoulet** (Jean), Conducteur principal, Landes, service ordinaire..... 1er déc. 1897

Il est d'ailleurs maintenu en fonctions jusqu'à la liquidation de sa pension.

Digitized by Google

	Date d'exécution.
M. **Lagarde** (Adrien), Conducteur de 4e classe, en congé pour raisons de santé.....	12 déc. 1897
M. **Gérard** (Télesphore), Conducteur de 3e classe, en congé pour affaires personnelles.....	13 déc. 1897

5° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Miest** (Édouard), Conducteur de 4e classe, en congé pour raisons de santé.....	22 avril 1886
M. **Houde** (Émile), Conducteur de 2e classe, en congé pour affaires personnelles.....	14 oct. 1890
M. **Feuilly** (Alfred), Conducteur de 3e classe, en congé illimité.....	25 janv. 1894
M. **Pellard** (Émile), Conducteur de 1re classe, Aube, service de la navigation de la Seine — 1re Section — 1re Division	14 sept. 1897
M. **Herviant** (Édouard), Conducteur de 2e classe, Aisne, service ordinaire.....	14 sept. 1897
M. **Petit** (Pierre), Conducteur principal, Maine-et-Loire, services du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de l'État et d'Orléans.	17 sept. 1897
M. **Humbert** (Florent), Conducteur principal, en disponibilité pour raisons de santé.....	22 sept. 1897
M. **Loiseau** (Jules), Conducteur de 1re classe, en disponibilité pour raisons de santé.....	26 sept. 1897
M. **Fréderic** (Alexandre), Conducteur principal, Seine, service ordinaire.....	27 sept. 1897
M. **Goester** (Maurice), Conducteur de 4e classe. Nord, service de la navigation entre la Belgique et Paris.....	29 sept. 1897
M. **Muraccioli** (Pierre), Conducteur de 3e classe, détaché au service des Travaux publics du Tonkin.	30 sept. 1897
M. **Esbaupin** (Ernest), Conducteur principal, Allier, service ordinaire.....	30 sept. 1897
M. **Bert** (Joseph), Conducteur principal, Gironde, service maritime	1er oct. 1897
M. **Fourcade** (Joseph), Conducteur principal, Hautes-Pyrénées, service ordinaire.....	11 oct. 1897
M. **Séclin** (Yves), Conducteur de 1re classe, Oise, service ordinaire.....	16 oct. 1897

Digitized by Google

6° DÉCISIONS DIVERSES.

21 *septembre* 1897. — M. **Egret** (Auguste), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Allier, est mis en retrait d'emploi, avec deux cinquièmes de son traitement, pendant six mois.

24 *septembre*. — M. **Dardy** (Jules), Conducteur de 2e classe, en disponibilité pour raisons de santé, est remis en activité et attaché, dans le département du Loiret, au service des études et travaux du chemin de fer d'Étampes à la ligne d'Argent à Beaune-la-Rolande.

28 *septembre*. — M. **Pichelin** (Paulin), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département des Vosges, au service ordinaire et au service du canal de l'Est, branche Nord, cesse d'être attaché à ce dernier service.

29 *septembre*. — M. **Radet** (Paul), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département d'Eure-et-Loir, passe au service ordinaire du département du Lot.

Idem. — M. **Sidéon** (Jules), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Orne, passe au service ordinaire du département de la Loire-Inférieure.

Idem. — M. **Lejeune** (Jules), Conducteur de 4e classe, détaché au service municipal de la ville de Vichy, est attaché au service ordinaire du département de l'Allier.

Idem. — M. **Amat** (Jules), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de Seine-et-Marne, passe au service ordinaire du département des Hautes-Alpes.

Idem. — M. **Ganteaume** (Augustin), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département des Bouches-du-Rhône, est attaché, en outre, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Marseille à Lestaque.

Idem. — M. **Gaillac** (Alfred), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département des Bouches-du-Rhône, est attaché, en outre, au service du Contrôle des travaux des chemins de fer de Marseille à Lestaque et de Valdonne à la Barque-Fuveau.

Digitized by Google

29 *septembre* 1897. — M. **Fouché** (Georges), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de la Loire-Inférieure, passe aux services du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de l'État et d'Orléans, même département.

Idem. — M. **Ruelle** (Mari), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Cher, au service de la 2e section de la navigation de la Loire, passe dans le département de Saône-et-Loire, même service.

30 *septembre.* — M. **Monges** (Antoine), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département des Basses-Alpes et au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Digne à Saint-André, est attaché, en outre, au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-André à Puget-Théniers.

Idem. — M. **Maurel** (Charles), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département des Alpes-Maritimes, est attaché, en outre, au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-André à Puget-Théniers.

1er *octobre.* — M. **Ménard** (Henri), Conducteur de 3e classe, détaché au service des Travaux publics du Cambodge et remis à la disposition du Ministère des Travaux publics par le Département des Colonies, est attaché, dans le département du Morbihan, au service de la 2e section du canal de Nantes à Brest.

Idem. — M. **Roché** (Zéphirin), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de la Savoie, passe au service ordinaire du département de l'Isère.

7 *octobre.* — M. **Rossano** (Alexandre), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de l'Hérault, au service des études et travaux du chemin de fer de Mazamet à Bédarieux, passe au service maritime du même département.

9 *octobre.* — M. **Gutel** (Désiré), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de Seine-et-Marne, au service ordinaire et au service du Contrôle des travaux du chemin de fer d'Esbly à Coulommiers, reste exclusivement attaché au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Aragon** (Eugène), Conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département de Seine-et-Marne, est attaché,

Digitized by Google

en outre, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer d'Esbly à Coulommiers.

11 *octobre* 1897. — M. **Nourisson** (Benoît), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de la Loire, passe au service ordinaire du département du Cher.

12 *octobre*. — M. **Béquet** (Aimé), Conducteur principal attaché, dans le département de la Gironde, au service des études et travaux du chemin de fer de Bazas à Tauze, est attaché, en outre, au service des études et travaux du chemin de fer de Cavignac à Bordeaux.

13 *octobre*. — M. **D'Anglade** (Hippolyte), Conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département de la Charente-Inférieure, est révoqué.

15 *octobre*. — M. **Tussac** (Émile), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de la Drôme, passe au service ordinaire du département de Vaucluse.

16 *octobre*. — M. **Sanquin** (Marcel), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département du Loiret, au service des canaux d'Orléans, de Briare et du Loing, passe, dans le département de l'Aube, au service de la navigation de la Seine (1re section, 1re division).

19 *octobre*. — M. **Carrère** (Dominique), Conducteur principal attaché, dans le département des Hautes-Pyrénées, au service des études et travaux du chemin de fer de Lannemezan à Arreau, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Sarrazin** (Pierre), Conducteur principal attaché, dans le département de la Gironde, au service des études et travaux du chemin de fer de la Sauve à Eymet, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Dutilh** (Paul), Conducteur de 3e classe, attaché au service maritime du département de la Gironde, passe au service ordinaire du département des Landes.

Idem. — M. **Vidal** (Joseph), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département des Basses-Alpes, passe au service maritime du département des Bouches-du-Rhône.

Digitized by Google

21 *octobre* 1897. — M. **Pestre** (Henri), Conducteur principal, attaché au service ordinaire du département de la Mayenne et admis à faire valoir ses droits à la retraite à dater du 1er octobre 1897, est autorisé à conserver ses fonctions jusqu'au 1er octobre 1898.

Idem. — M. **Nicolas** (Alfred), Conducteur principal attaché, dans le département du Rhône, au service de la navigation du Rhône, et admis à faire valoir ses droits à la retraite à dater du 1er octobre 1897, est autorisé à conserver ses fonctions jusqu'au 1er octobre 1898.

25 *octobre.* — M. **Pariset** (Eugène), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département de la Seine, au service de la navigation de la Seine (1re section, 2e division), est nommé Élève externe à l'École nationale des Ponts et Chaussées.

Idem. — M. **Rézeau** (Léon), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de la Vendée, est nommé Élève externe à l'École nationale des Ponts et Chaussées.

Les Éditeurs-Gérants : P. Vicq-Dunod et Cie.

TOURS. — IMPRIMERIE DESLIS FRÈRES, 6, RUE GAMBETTA.

Digitized by Google

LOI.

(N° 212)

[17 août 1897]

Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, dans le département de l'Aube, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie étroite, des Riceys à Cunfin.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de l'Aube, du chemin de fer d'intérêt local, à voie de 1 mètre de largeur entre les bords intérieurs des rails, des Riceys à Cunfin.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'établissement de ladite ligne ne sont pas accomplies dans un délai de quatre ans à partir de la promulgation de la présente loi.

Art. 3. — Le département de l'Aube est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne dont il s'agit comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions de la convention passée, le 15 septembre 1896, entre le préfet de l'Aube, d'une part, et M. Louis Maison, d'autre part, ainsi que du cahier des charges annexé à cette convention.

Une copie certifiée conforme de ces conventions et cahier des charges restera annexée à la présente loi.

Art. 4. — Pour l'application des dispositions des articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880, le maximum du capital de premier établissement de la ligne désignée à l'article 1er ci-dessus est fixé à la somme d'un million neuf cent mille francs (1.900.000 francs).

Digitized by Google

Dans tous les cas où, conformément à l'article 10 de la convention ci-dessus, le département participerait aux recettes de l'exploitation, l'État viendrait, au prorata de sa subvention, en partage des bénéfices réalisés par le département.

Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor public est fixé à la somme de onze cents francs (1.100 francs) par kilomètre, sans que la longueur à admettre en compte puisse excéder trente-cinq kilomètres six cents mètres (35^{km},600).

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

CONVENTION.

L'an 1896, le 15 septembre 1896,

Entre le préfet de l'Aube, agissant au nom du département, en vertu de la délibération du conseil général, en date du 25 août 1896, de la loi du 11 juin 1880 et du décret du 20 mars 1882,

D'une part ;

Et M. Louis Maison, constructeur aux Riceys,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet de l'Aube concède à M. Louis Maison, qui accepte, la construction et l'exploitation d'un chemin de fer d'intérêt local à voie de 1 mètre, allant des Riceys à Cunfin.

Art. 2. — Hormis les terrains qui seront achetés et payés directement par le département et hormis les travaux et installations que la compagnie des chemins de fer de l'Est fera elle-même, soit à ses frais, soit aux frais du département, pour le raccordement à Polisot, tous les travaux d'infrastructure et de superstructure seront exécutés par le concessionnaire. Ils devront être parfaitement finis, les talus devront être très bien réglés et ensemencés, et les maisons bâties avec goût.

Ces travaux comprendront la fourniture de tous les objets immobiliers et de tout l'outillage nécessaires à l'exploitation, les installations pour le transbordement commode des voyageurs et des marchandises à Polisot et, au surplus, tous les articles prévus à l'avant-projet dressé par les ingénieurs des ponts et chaussées et visé par le concessionnaire soussigné, sauf les modifications qui pourront être admises dans le projet définitif.

Le concessionnaire fournira de même le matériel roulant, lequel comprendra au moins les locomotives, voitures et wagons détaillés à l'estimation des dépenses.

Art. 3. — Les dépenses effectives de toute nature seront augmentées des frais de constitution du capital à engager par le concessionnaire

Digitized by Google

dans l'entreprise, étant entendu que ces frais ne dépasseront pas 6 0/0 de ce capital, de l'intérêt à 4 fr. 65 des fractions successivement fournies dudit capital jusqu'au jour de la mise en exploitation de la ligne, des frais des études définitives et autres frais généraux. De plus lesdites dépenses effectives seront majorées de 10 0/0 pour rémunération d'entreprise, à l'exception des travaux que le concessionnaire n'exécuterait pas directement lui-même et qui auraient fait l'objet de sous-traités avec des tâcherons ou des entrepreneurs particuliers, de manière que la rémunération d'entreprise ne puisse pas être comptée deux fois.

Toutefois le total de ces augmentations et majorations ne devra pas excéder 12 0/0 du montant total des dépenses de premier établissement, déduction faite, bien entendu, du prix des terrains à payer directement par le département et du montant des travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de l'Est, conformément aux dispositions de l'article précédent.

Art. 4. — Pour tous les travaux d'infrastructure et de superstructure, c'est-à-dire pour tous les travaux et fournitures autres que le matériel roulant, les dépenses effectives, y compris toutes les augmentations et majorations stipulées à l'article précédent, ne devront pas dépasser 35.500 francs par kilomètre; tel est du moins le maximum de la somme qui pourra être remboursée au concessionnaire. La longueur totale du chemin de fer, contradictoirement mesurée suivant l'axe de la voie d'extrémité à extrémité des rails, ne devra pas excéder 35^{km},600; du moins ne pourra-t-elle être comptée pour davantage.

Pour l'ensemble du matériel roulant les dépenses, y compris également toutes augmentations et majorations, ne devront pas excéder 290.100 francs; du moins ne sera-t-il rien payé au concessionnaire de plus que cette somme.

Art. 5. — Le concessionnaire sera remboursé des trois quarts de ses dépenses ainsi établies par des paiements d'acomptes effectués tous les mois en raison de la situation des travaux exécutés et des matériaux approvisionnés, ceux-ci étant comptés pour les quatre cinquièmes de leur valeur, le tout saûf retenue d'un dixième pour garantie. Toutefois cette retenue cessera de s'accroître lorsqu'elle aura atteint 80.000 francs. Ce chiffre pourra même être abaissé à 50.000 francs, si les travaux sont convenablement exécutés, ce dont le département sera seul juge.

La retenue de garantie sera payée au concessionnaire moitié six mois et moitié un an après l'ouverture de la ligne à l'exploitation.

Art. 6. — Des susdits remboursements des trois quarts des dépenses sera toutefois déduit le quart des paiements faits directement par le département soit aux propriétaires expropriés, soit à la compagnie des chemins de fer de l'Est, de façon que finalement le concessionnaire ait fourni le quart du capital total de premier établissement de la ligne.

Art. 7. — Pendant toute la durée de la concession le département payera au concessionnaire, au taux de 4 fr. 65 0/0, l'intérêt et l'amortissement correspondant à la somme à laquelle s'élèvera ce quart du capital de premier établissement de la ligne.

Digitized by Google

Art. 8. — Si un supplément de matériel roulant est reconnu nécessaire d'un commun accord en cours d'exploitation, il sera fourni par le concessionnaire aux mêmes conditions que le matériel ci-dessus prévu, c'est-à-dire que les trois quarts des dépenses lui seront remboursées et que l'autre quart sera ajouté à la somme portant intérêt et amortissement au taux de 4 fr. 65 0/0. Toutefois la valeur totale du matériel roulant ne devra pas excéder 350.000 francs. Passé ce chiffre, tout matériel supplémentaire que pourrait exiger le développement du trafic restera à la charge exclusive du concessionnaire.

Art. 9. — Le nombre des trains pourra être porté de trois à quatre, si le concessionnaire le juge à propos, ou si le département l'exige, lorsque la recette brute kilométrique atteindra 5.000 francs.

Le département pourra, en outre, le concessionnaire entendu, demander des trains supplémentaires qui seront payés audit concessionnaire à raison de 70 centimes par kilomètre parcouru, tant à l'aller qu'au retour, à condition toutefois que le matériel ordinaire y suffise.

Art. 10. — Le concessionnaire sera remboursé de ses dépenses réelles d'exploitation dûment vérifiées, sans que ce remboursement puisse jamais dépasser, par kilomètre et par an, ni R, ni $1.400 + \frac{R}{2}$, R étant la recette kilométrique brute, impôts déduits, et le nombre des kilomètres à compter étant mesuré suivant l'axe de la voie, du milieu du lieu où les voyageurs s'embarqueront à la halte terminale des Riceys à l'axe du bâtiment des voyageurs de Cunfin, déduction faite, s'il y a lieu, de la quantité dont la longueur totale du chemin de fer excéderait $35^{km},600$.

Toutefois le partage par moitié, entre le département et le concessionnaire, de l'excédent des recettes sur les dépenses réelles d'exploitation n'aura lieu qu'à partir du moment où auront été couvertes les insuffisances éventuelles des exercices où R aurait été inférieur à $1,400 + \frac{R}{2}$, étant entendu que les dépenses réelles d'exploitation de ces exercices n'excéderont pas 2.800 francs, ou du moins ne seront pas comptées pour davantage.

De plus, il sera alloué au concessionnaire, à titre de prime, une partie des sommes dont les dépenses réelles d'exploitation seront restées au-dessous du maximum de $1.400 + \frac{R}{2}$, savoir :

1° Les deux tiers, jusqu'à une recette kilométrique brute de 5.000 francs;

2° La moitié, lorsque la recette kilométrique brute sera supérieure à 5.000 francs, sans toutefois que la part du concessionnaire descende jamais, dans le second cas, au-dessous du maximum du premier cas, et la recette étant toujours comptée, impôts déduits. Mais la prime ne pourra être payée que lorsque toutes les insuffisances d'exploitation antérieures auront été couvertes.

Si, à l'expiration de la concession, il reste des insuffisances d'exploitation non couvertes, le concessionnaire les subira sans avoir rien à réclamer au département.

Digitized by Google

Art. 11. — Chaque année, à partir de la sixième année d'exploitation inclusivement, le concessionnaire prélèvera sur sa part de recette une somme de 250 francs par kilomètre pour constituer un fonds spécial de renouvellement de la ligne et de son matériel. Ce fonds cessera de s'accroître lorsqu'il aura atteint 2.000 francs par kilomètre, mais le prélèvement aura lieu de nouveau toutes les fois qu'il sera nécessaire de revenir à ce chiffre. Ledit fonds, composé de titres de rente sur l'État ou d'autres valeurs agréées par le département, sera déposé à la Banque de France ou en d'autres mains agréées de même. Les intérêts en seront touchés par le concessionnaire qui reprendra possession du capital à l'expiration de la concession.

Art. 12. — La présente concession est faite d'ailleurs aux conditions du cahier des charges ci-annexé, lequel est conforme au type approuvé par le décret du 6 août 1881, sauf de légères modifications apportées aux articles 31, 41, 56, 57 et 66 et sauf adjonction de l'article 70. Le concessionnaire soussigné s'engage à se conformer à ce cahier des charges.

Art. 13. — Dans un délai de six mois à partir de la déclaration d'utilité publique le concessionnaire devra constituer une société anonyme. La société ainsi formée se substituera au concessionnaire dans la construction et l'exploitation de la ligne et deviendra solidairement responsable avec lui envers le département de tous les engagements contractés. Cette substitution devra être approuvée par décret en conseil d'État, suivant les dispositions de l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 14. — Les frais de timbre et d'enregistrement du présent traité et du cahier des charges annexé seront supportés par le concessionnaire.

Fait double à Troyes, les jour, mois et an que dessus.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le chemin de fer d'intérêt local qui fait l'objet du présent cahier des charges partira de Ricey-Haut sur la rive gauche de la Laignes, traversera entre Ricey-Haute-Rive et Ricey-Bas cette rivière, dont il descendra ensuite la rive droite, franchira la Seine sur le pont de Polisy, se raccordera à Polisot avec le chemin de fer de Troyes à Châtillon; puis, ayant traversé cette ligne, entrera dans la vallée de l'Ource qu'il franchira sur le pont de Celles pour en remonter la rive droite jusqu'au Landion, dans le vallon duquel il s'engagera pour aboutir à Cunfin.

Art. 2. — Les travaux devront être commencés dans un délai d'un

Digitized by Google

mois à partir de la livraison des terrains par le département. Ils seront poursuivis de telle façon que la ligne entière soit livrée à l'exploitation dans le délai d'un an et demi à partir de la même date.

Art. 3 à 6. — *Comme au type.*

Art. 7. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre.

La largeur des locomotives et des caisses des véhicules, ainsi que de leur chargement, ne dépassera pas 2m,50, et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, restera inférieure à 2m,60 ; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 3m,70.

Dans les parties à deux voies la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 2m,10.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 75 centimètres.

L'épaisseur de la couche de ballast sera d'au moins 35 centimètres, et l'on ménagera au pied de chaque talus du ballast une banquette de largeur telle que l'arête de cette banquette se trouve à 90 centimètres au moins de la verticale de la partie la plus saillante du matériel roulant.

Le concessionnaire établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'asséchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par le préfet, suivant les circonstances locales, sur les propositions du concessionnaire.

Art. 8. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 150 mètres.

Une partie droite de 45 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum des déclivités est fixé à 10 milliémes.

Une partie horizontale de 40 mètres au moins devra être ménagée entre deux déclivités consécutives de sens contraire, sauf sur le pont de Polisy, où les déclivités de la route seront suivies.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté, dans des cas exceptionnels, de proposer aux dispositions du présent article les modifications qui lui paraîtraient utiles, mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable du préfet.

Art. 9. — Le nombre et l'emplacement des stations ou haltes de voyageurs et des gares de marchandises seront arrêtés par le conseil général, sur les propositions du concessionnaire, après une enquête spéciale.

Digitized by Google

Il demeure toutefois entendu, dès à présent, que des stations seront établies dans les localités indiquées ci-après : les Riceys, Balnot, Polisot, Landreville, Loches, Essoyes, Verpillères et Cunfin. Il y aura, en outre, deux haltes aux Riceys, à moins que quelque autre disposition ne soit adoptée après l'enquête, du consentement du concessionnaire et d'accord avec cette commune. Il ne sera établi de bâtiment à Balnot que si la commune en paye la dépense.

Si, pendant l'exploitation, de nouvelles stations, gares ou haltes sont reconnues nécessaires d'accord entre le département et le concessionnaire, il sera procédé à une enquête spéciale.

L'emplacement en sera définitivement arrêté par le conseil général, le concessionnaire entendu.

Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par le préfet, le concessionnaire entendu; si la sécurité publique l'exige, le préfet pourra, pendant le cours de l'exploitation, prescrire l'établissement de nouvelles gares d'évitement ainsi que l'augmentation des voies dans les stations et aux abords des stations.

Le concessionnaire sera tenu, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre au préfet les projets de détail de chaque gare, station ou halte, lesquels se composeront :

1° D'un plan à l'échelle de 1/500e indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de 1 centimètre par mètre ;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

Le reste comme au type (*).

(*) Voir le type *Ann.* 1882, p. 264; et *Journal officiel* du 20 août 1897.

Digitized by Google

DÉCRET.

(N° 213)

[28 juin 1897]

Décret autorisant la construction d'un port à Ivry (Seine) et le raccordement de ce port au réseau d'Orléans.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète ;

TITRE I.

Construction du port.

Art. 1er. — Sont autorisés les travaux à exécuter sur la Seine pour la construction d'un port à Ivry, conformément aux dispositions générales de l'avant-projet ci-dessus visé, dressé par les ingénieurs du service de la navigation, les 12-14 décembre 1893.

Art. 2. — La dépense, évaluée à 215.000 francs, sera supportée moitié par l'État et moitié par la commune d'Ivry.

La part de dépense incombant à l'État sera imputée sur les crédits inscrits annuellement à la 2e section du budget du ministère des travaux publics pour l'amélioration des rivières.

Art. 3. — Il est pris acte des délibérations susvisées, des 28 avril et 29 décembre 1894, du conseil municipal d'Ivry, comportant engagement de contribuer pour 107.500 francs aux dépenses et renonciation à tout droit de stationnement sur le port projeté et sur ses dépendances.

Digitized by Google

TITRE II.

Station à voyageurs et gare à marchandises.

Art. 4. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter par la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans pour l'établissement d'une station à voyageurs et d'une gare à marchandises aux abords du passage à niveau n° 4 (ligne de Paris à Orléans), sur le territoire de la commune d'Ivry-sur-Seine, conformément au plan soumis à l'enquête et portant les dates des 28 janvier, 14, 15, 20 février 1895, qui restera annexé au présent décret.

Art. 5. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux ne sont pas accomplies dans un délai de cinq ans à dater du présent décret.

TITRE III.

Voies ferrées sur le port et raccordement de ces voies au réseau d'Orléans.

Art. 6. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'établissement des voies ferrées destinées à desservir le port d'Ivry et à raccorder ces voies au réseau d'Orléans, conformément aux dispositions générales de l'avant-projet dressé par les ingénieurs de la navigation, les 18-30 mars 1896.

Art. 7. — Il est pris acte de l'engagement souscrit par la chambre de commerce de Paris de prendre à sa charge, jusqu'à concurrence d'une somme de 140.000 francs, la dépense relative à l'exécution des travaux dont il s'agit.

Art. 8. — Est approuvée la convention passée, le 25 juin 1897, entre le Ministre des travaux publics, au nom de l'État, et la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans pour l'exploitation desdites voies, lesquelles seront établies par l'État au moyen des fonds fournis par la chambre de commerce de Paris.

Ladite convention, ainsi que le plan général, resteront annexés au présent décret.

TITRE IV.

Outillage du port.

Art. 9. — La chambre de commerce de Paris est autorisée à établir et à administrer des grues pour la manutention des mar-

Digitized by Google

chandises et des hangars pour abriter les marchandises, sur le port public projeté sur la Seine, à Ivry, aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au présent décret.

Art. 10. — Les comptes et budgets relatifs à l'établissement et à l'exploitation des voies ferrées, des engins et hangars formeront des comptes et budgets spéciaux; ces comptes et budgets comprendront en outre toutes les recettes et dépenses faites par la chambre de commerce à l'occasion des services publics entretenus ou subventionnés par elle, avec approbation de l'autorité compétente, dans l'intérêt de l'exploitation du port public.

Ils seront définitivement approuvés par le Ministre du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes, conformément à l'article 17 du décret du 2 septembre 1851, portant règlement d'administration publique sur l'organisation des chambres de commerce, mais après avis du Ministre des travaux publics.

Aucune nature nouvelle de dépenses n'y pourra figurer que sur avis conforme du Ministre des travaux publics.

TRAITÉ

POUR L'EXPLOITATION PAR LA COMPAGNIE D'ORLÉANS DES VOIES A ÉTABLIR ENTRE LE PORT D'IVRY-SUR-SEINE ET LA GARE DU CHEVALERET (COMMUNE D'IVRY).

L'an 1897 et le 25 juin,

Entre le Ministre des travaux publics agissant au nom de l'État,

D'une part;

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de chemin de fer de Paris à Orléans, ladite compagnie représentée par M. Bartholoni, vice-président du conseil d'administration, élisant domicile au siège de ladite société à Paris et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération dudit conseil en date du 22 janvier 1897,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans s'engage à exploiter, au moyen de locomotives, de chevaux ou de tout autre moteur, les voies ferrées que l'État se propose d'établir sur le territoire de la commune d'Ivry, conformément au plan annexé à la présente convention, lesdites voies aboutissant à la gare du Chevaleret, qui doit être construite sur la ligne de Paris à Orléans, entre les fortifications de Paris et la station de Vitry, et destinées au transport des marchan-

Digitized by Google

dises en provenance ou à destination du réseau de ladite compagnie, entre la gare du Chevaleret et le port d'Ivry ou les embranchements industriels qui pourront être établis par application des dispositions de l'article 16 ci-après.

Cette exploitation sera faite aux conditions prévues par la présente convention et, en outre, conformément à celles des clauses du cahier des charges et des conditions générales régissant le réseau de la compagnie auxquelles il n'est pas dérogé.

Art. 2. — Lorsque l'État remettra à la compagnie tout ou partie des voies, il sera dressé contradictoirement par les ingénieurs du service de la navigation et les représentants de la compagnie un procès-verbal de remise, dans lequel seront décrits les voies et leurs accessoires, l'état des surfaces adjacentes dont l'entretien est à la charge de la compagnie, ainsi qu'il est dit à l'article 5 ci-après.

Art. 3. — Les dépenses qui seront faites par la compagnie pour l'exploitation du raccordement dont il s'agit, ainsi que les recettes qu'elle retirera de cette exploitation, seront comprises dans le compte unique d'exploitation prévu à l'article 13 de la convention du 28 juin 1883.

Art. 4. — Dans le cas où, postérieurement à la mise en service du raccordement, la nécessité d'en modifier ou d'en augmenter les installations serait reconnue par l'administration des travaux publics, soit de sa propre initiative, la compagnie entendue, soit sur les propositions de la compagnie, toutes les dépenses résultant de ces modifications ou additions seront à la charge de l'État.

Art. 5. — Sur la voie publique les voies ferrées, aiguilles, plaques tournantes et autres accessoires, seront posés par l'État au niveau du sol, sans saillie ni dépression et sans altération sensible du profil normal du chemin.

Ces installations devront être entretenues constamment en bon état par la compagnie et à ses frais, de façon à conserver les dispositions mentionnées à l'alinéa précédent et de telle sorte que la circulation soit toujours facile et sûre pour les wagons, pour les voitures et pour le public.

Cet entretien s'appliquera non seulement aux voies proprement dites, mais encore à la surface intérieure comprise entre les rails de chaque voie et à deux bandes extérieures de 50 centimètres de largeur bordant chaque rail.

Lorsque, pour les modifications ou les réparations des voies ferrées et de leurs accessoires, il sera nécessaire de démolir des parties pavées ou empierrées de la voie publique situées en dehors de la zone ci-dessus indiquée, il devra être pourvu, par les soins de la compagnie et à ses frais, à l'entretien de ces parties pendant six mois à dater de la réception provisoire des ouvrages exécutés. Il en sera de même pour tous les ouvrages souterrains lorsqu'ils auront été modifiés pour les mêmes causes.

La compagnie sera d'ailleurs soumise aux règlements généraux de

Digitized by Google

police et de voirie concernant la circulation et le stationnement des wagons et des machines et les limites d'heures entre lesquelles cette circulation ne pourra avoir lieu.

Art. 6. — Pour indemniser la compagnie des charges qui lui sont imposées par le présent traité, le Gouvernement lui accorde l'autorisation de percevoir, sous réserve des modifications ultérieures prévues par l'article 8 ci-après, les tarifs de transport suivants pour les marchandises de toute nature, par partie d'un poids égal ou supérieur au chargement d'un wagon (soit 4.000 kilogrammes payant ce poids) en provenance ou à destination du réseau d'Orléans, à échanger entre la gare du Chevaleret et un point quelconque des nouvelles voies à établir :

De la gare du Chevaleret à un point quelconque des nouvelles voies à établir, 4 centimes par fraction individuelle de 100 kilogrammes.

Il ne sera perçu aucuns frais de manutention ; mais le chargement ou le déchargement des wagons sur les voies à établir devra être effectué par les soins, aux frais et sous la responsabilité de l'expéditeur ou du destinataire.

Le prix ci-dessus de 4 centimes ne comprend le transport des wagons à charger ou à décharger que jusqu'à l'origine des embranchements industriels ou jusqu'au point des voies du port accessibles par aiguilles le plus voisin du point désigné par les expéditeurs ou destinataires. Les manœuvres et déplacements nécessaires pour amener les wagons soit sur les voies intérieures des embranchements industriels, soit sur les voies du port non accessibles par aiguilles, soit successivement dans la même journée à la portée des mêmes points ou des mêmes engins de chargement ou de déchargement, ne sont pas à la charge de la compagnie et seront faits par les expéditeurs ou les destinataires, à leurs frais et sous leur propre responsabilité.

Les taxes de transport à percevoir dans les conditions sus-indiquées s'ajouteront aux taxes des tarifs généraux, spéciaux ou communs applicables sur ce réseau pour transport, frais de gare, frais de chargement ou de déchargement et tous autres frais accessoires de toute nature, lesquelles taxes seront en conséquence perçues comme si les marchandises étaient en provenance ou à destination du Chevaleret. Par exception, si dans le cas où le chargement ou le déchargement doit être fait par l'expéditeur ou le destinataire et à ses frais, conformément aux dispositions du présent article, la taxe de transport sur la ligne principale comprend les frais de chargement ou de déchargement, il sera déduit de cette taxe, au profit de la marchandise, une somme de 30 centimes par tonne.

Art. 7. — Aux prix de transport fixés par l'article précédent, il sera ajouté une taxe de 15 centimes par tonne, pour rémunérer le capital dépensé pour l'établissement des voies. Cette taxe sera calculée de manière à assurer le service des intérêts et de l'amortissement dudit capital. Elle pourra être revisée tous les trois ans et, par exception,

Digitized by Google

pendant les deux premières périodes triennales; à la fin de chaque année, le montant en sera perçu par la compagnie en même temps que les taxes qui lui reviennent et versé à l'État par semestre dans un délai de trois mois.

Art. 8. — La modification et l'homologation des tarifs de transport sur les voies qui font l'objet de la présente convention seront soumises aux mêmes conditions que la modification et l'homologation des tarifs de transport sur le réseau d'Orléans.

Les taxes indiquées à l'article 6 pourront être majorées dans la même proportion que les taxes des tarifs appliqués sur le chemin de fer lui-même, dans les cas où les conditions d'application de ces tarifs et les arrêtés ministériels réglant les tarifs exceptionnels édictent des majorations.

La perception des taxes devra être faite indistinctement et sans aucune faveur.

Art. 9. — Les délais de transport, tels qu'ils sont ou seront réglés pour le transport sur le chemin de fer de Paris à Orléans, soit par les arrêtés intervenus ou à intervenir, soit par les conditions d'application des tarifs spéciaux en vigueur sur le chemin de fer, seront augmentés de vingt-quatre heures pour toutes les marchandises en provenance ou à destination des voies ferrées faisant l'objet du présent traité.

Les wagons chargés de marchandises adressées sur ces voies devront être déchargés par le destinataire avant six heures du soir, le jour même où ils auront été délivrés par elle, mais à la condition expresse qu'ils auront été mis à la disposition de l'intéressé avant dix heures du matin. Ce même délai est applicable aux wagons vides qui seront mis à la disposition des expéditeurs sur ces voies pour être chargés de marchandises.

Tout wagon complet dont le chargement ou le déchargement n'aura pas été complètement opéré dans le délai indiqué au présent article pourra être ramené en gare. La compagnie ne sera responsable de son contenu que si ce wagon est, au moment de l'interruption de l'opération, scellé ou plombé par l'expéditeur ou le destinataire.

La compagnie ne sera tenue de transporter de nouveau sur les voies faisant l'objet du présent traité le wagon ainsi ramené en gare que sur la demande spéciale de l'expéditeur ou du destinataire, et, au plus tôt, le surlendemain du jour où il aura été reconduit dans la gare, étant entendu qu'un nouveau point de stationnement pourra être désigné à la compagnie. Dans ce cas la compagnie n'aura droit à percevoir, à titre supplémentaire, qu'une seule taxe de transport pour la double opération de la rentrée en gare et de la remise à la disposition sur les voies du port, cette perception étant calculée, quel que soit l'état du chargement ou du déchargement du wagon, sur un poids fixe de 4.000 kilogrammes.

La compagnie aura droit, en outre, pour le temps pendant lequel, dans ces conditions, l'opération du chargement ou du déchargement d'un wagon sera restée inachevée, aux frais de stationnement stipulés

Digitized by Google

par le tarif des frais accessoires : ce temps étant calculé par journée de vingt-quatre heures, chaque journée entamée étant due en entier.

Art. 10. — La constatation du poids des marchandises provenant du port aura lieu à la gare du Chevaleret (commune d'Ivry), à moins qu'il ne soit établi sur le port des moyens de pesage convenable.

Art. 11. — En cas d'encombrement sur les voies faisant l'objet du présent traité, les délais stipulés à l'article 9 pourront être augmentés, sur la demande de la compagnie et l'avis de l'ingénieur en chef du contrôle, par un arrêté préfectoral affiché dans la commune d'Ivry.

Art. 12. — Au moyen des prix réglés ainsi qu'il a été dit ci-dessus, la compagnie contracte l'obligation d'exécuter avec soin, exactitude et sans tour de faveur, à ses frais et par ses propres moyens, le transport des marchandises qui lui seront confiées. Elle sera tenue, à cet effet, de fournir le nombre de wagons ou de machines réclamés par les besoins du service, en se conformant aux prescriptions de l'administration.

Art. 13. — Aucune indemnité ne pourra être réclamée par la compagnie pour les causes ci-après :

Dommages aux voies ferrées ou à leurs accessoires occasionnés par le roulage ordinaire;

État de la chaussée et influence pouvant en résulter pour l'entretien de ces voies ;

Ouverture de nouvelles voies de communication et établissement de nouveaux services de transport en concurrence avec celui du concessionnaire ;

Trouble et interruption du service qui pourraient résulter soit des mesures d'ordre et de police, soit de travaux exécutés sur ou sous la voie publique, tant par l'administration que par les compagnies et les particuliers dûment autorisés ;

Enfin toutes circonstances résultant du libre usage de la voie publique.

Les indemnités qui seraient dues à des tiers pour tous dommages pouvant résulter de l'exploitation des voies ferrées et imputables à la faute ou à la négligence de la compagnie seront à sa charge.

Art. 14. — En cas d'interruption des voies ferrées par suite des travaux exécutés sur la voie publique ou sur le port, la compagnie pourra être tenue de rétablir provisoirement les communications en déplaçant momentanément ses voies.

Art. 15. — L'administration se réserve le droit d'autoriser, la compagnie entendue, des prolongements ou embranchements faisant suite aux voies de la compagnie ou y aboutissant, sans que celle-ci puisse prétendre à aucune indemnité.

L'exploitation de ces prolongements ou embranchements sera à la charge de leurs propriétaires et n'incombera pas à la compagnie, dont le service se bornera à transporter, dans les conditions prévues au présent cahier des charges, les marchandises en provenance ou à destination du chemin de fer jusqu'à ou depuis l'origine, sur les voies du port, de ces prolongements ou embranchements.

Digitized by Google

Elle percevra en outre, pour la location, la fourniture et l'envoi de son matériel en circulation sur lesdits prolongements ou embranchements :

12 centimes par tonne pour le premier kilomètre et 4 centimes pour tout autre kilomètre en sus du premier, avec un minimum de tonnage de 5.000 kilogrammes.

Les wagons devront être restitués à la compagnie à l'origine de l'embranchement avant six heures du soir le jour même où ils auront été livrés par elle, mais à la condition expresse qu'ils auront été mis à la disposition de l'intéressé avant huit heures du matin.

Passé ce délai, il sera dû par journée indivisible de vingt-quatre heures et par wagon non restitué, les droits de stationnement édictés par l'arrêté ministériel qui règle annuellement le tarif des frais accessoires sur le chemin de fer.

Il ne pourra circuler sur les voies ferrées faisant l'objet du présent cahier des charges, en dehors du matériel du chemin de fer de Paris à Orléans, que du matériel remplissant les conditions de construction et de bon état d'entretien de nature à permettre la circulation dans les trains de la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans.

Dans le cas de difficulté pour l'exécution du présent article entre la compagnie et les propriétaires de prolongements ou d'embranchements, l'administration statuera sur ces difficultés.

Art. 16. — La compagnie aura la faculté de s'entendre avec les industries locales pour la construction et l'exploitation d'embranchements particuliers soudés aux voies du raccordement et destinées à desservir les relations entre les établissements de ces industries et le chemin de fer.

Ces embranchements seront construits et exploités dans les conditions fixées par l'article 62 du cahier des charges du réseau d'Orléans pour les embranchements particuliers soudés aux lignes de ce réseau.

Art. 17. — Les agents de la compagnie et les cantonniers qui seront chargés de la surveillance et de l'entretien des voies ferrées pourront être présentés à l'agrément du préfet et assermentés ; ils auront, dans ce cas, qualité pour dresser des procès-verbaux.

Art. 18. — La présente convention prendra fin avec la concession de l'ensemble des lignes du réseau d'Orléans.

La compagnie sera tenue à ce moment de remettre en bon état les installations qu'elle a charge d'entretien.

Art. 19. — Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation du présent traité seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Seine, sauf recours au conseil d'État.

Art. 20. — Les frais d'enregistrement du présent traité seront supportés par la compagnie du chemin de fer d'Orléans.

Fait double à Paris, le 25 juin 1897.

Digitized by Google

Installation d'outillage sur les quais du port fluvial d'Ivry.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I.

OBJET DE L'AUTORISATION.

Art. 1er. — L'outillage que la chambre de commerce de Paris est autorisée à établir et à administrer sur le port d'Ivry, aux conditions déterminées par le présent cahier des charges, comprend des engins mécaniques hydrauliques, à vapeur ou de tout autre système pour le chargement ou le déchargement des bateaux et pour la manutention des marchandises, pendant les opérations de reconnaissance sur le terre-plein des quais, etc...

Art. 2. — L'autorisation ne constitue aucun privilège en faveur du permissionnaire.

L'usage des appareils et des hangars est toujours facultatif pour le public, et il est subordonné aux nécessités du service général du port, dont l'administration est seule juge.

Les quais sur lesquels ils sont installés restent affectés à l'usage libre du public, sous l'autorité exclusive de la police du port.

L'administration se réserve le droit d'établir et d'autoriser toute autre personne à employer ou à mettre à la disposition du public tels appareils, engins ou abris qu'elle jugera convenable, sans que le permissionnaire puisse élever aucune réclamation.

TITRE II.

EXÉCUTION DES TRAVAUX ET ENTRETIEN.

Art. 3. — Les engins et abris que le permissionnaire est autorisé à établir sont les suivants :

Trois grues mobiles de 1.500 kilogrammes de puissance;

Un hangar de 1.200 mètres carrés de superficie.

Mais il ne sera tenu d'établir dès maintenant que deux grues mobiles : l'installation de la troisième grue et la construction du hangar pourront être différées dans les limites de délai prévues à l'article 14.

Art. 4. — L'emplacement définitif des hangars et des appareils fixes, les dispositions et le tracé des voies ferrées destinées au déplacement

Digitized by Google

des appareils mobiles, l'emplacement des bâtiments annexés pour machines à vapeur, accumulateurs d'eau comprimée et bureaux, le tracé des conduites d'eau et de gaz sont déterminés par le Ministre des travaux publics, sur la proposition du permissionnaire, lors de la présentation des projets d'exécution prescrits par l'article 5 ci-après.

Art. 5. — Le permissionnaire est tenu de soumettre au Ministre des travaux publics les projets d'exécution ou de modification de tous les ouvrages ou engins à installer.

Ces projets doivent comprendre tous les plans et dessins et les mémoires explicatifs nécessaires pour bien spécifier les constructions à faire.

Le Ministre des travaux publics a le droit de prescrire les modifications qu'il juge nécessaires pour assurer la liberté et la sécurité des quais, ainsi que la conservation des ouvrages du port.

Il peut prescrire que certaines parties des hangars soient disposées de manière à être fermées, la nuit, par mesure de sécurité, et que certaines parties couvrent les voies ferrées affectées aux wagons de chemin de fer en cours de chargement ou de déchargement le long des terre-pleins des quais.

Art. 6. — Le permissionnaire doit exécuter les travaux conformément aux projets qu'il a présentés et avec les modifications prescrites par le Ministre des travaux publics.

Tous les ouvrages doivent être exécutés en matériaux de bonne qualité, mis en œuvre suivant les règles de l'art.

Art. 7. — Les ouvrages établis par le permissionnaire doivent être constamment entretenus en bon état par ses soins, de façon à toujours convenir parfaitement à l'usage auquel ils sont destinés.

Le permissionnaire doit tenir constamment propres les abords des grues fixes, les voies de roulement des grues mobiles et leurs abords, ainsi que l'intérieur des hangars.

Si l'entretien est négligé sur quelques points par le permissionnaire, il y sera pourvu d'office à la diligence des ingénieurs de la navigation, à la suite d'une mise en demeure adressée par le préfet et restée sans effet. Le montant des avances faites par le service de la navigation sera remboursé par le permissionnaire au moyen de rôles rendus exécutoires par le préfet.

Art. 8. — Le permissionnaire est responsable, vis-à-vis des tiers, de la réparation des dommages provenant du défaut de solidité ou d'entretien des constructions et engins.

Art. 9. — Tous les frais de premier établissement, de modification ou d'entretien sont à la charge du permissionnaire.

Sont également à sa charge les frais des changements qu'il peut être autorisé par le Ministre des travaux publics à apporter aux ouvrages du port, aux becs de gaz, canons d'amarrage, etc.

Art. 10. — Le permissionnaire a à sa charge la construction et l'entretien des pavages dans l'intervalle compris entre les rails servant au

Digitized by Google

déplacement des grues mobiles et sur une bande de 50 centimètres de largeur de chaque côté de la voie.

Il en est de même des pavages de la surface couverte par les hangars, à l'exception des parties restant affectées à la circulation ordinaire des voitures.

Avant la mise en service des grues mobiles et des hangars, il sera dressé un procès-verbal contradictoirement de reconnaissance des pavages exécutés et à entretenir par le permissionnaire.

Art. 11. — Le permissionnaire a à sa charge, sauf son recours contre qui de droit, toutes les indemnités qui pourraient être dues à des tiers, par suite de l'exécution, de l'entretien ou du fonctionnement des ouvrages autorisés.

Art. 12. — Le permissionnaire est tenu de se conformer à tous les règlements de voirie existants ou à intervenir, notamment en ce qui concerne les travaux à exécuter sur la voie publique, en vue de l'établissement ou de l'entretien des voies ferrées, de tuyaux d'eau et de gaz et de tous autres appareils.

Ces travaux doivent être effectués avec la plus grande activité et avec toutes les précautions qui seront prescrites, de façon à gêner le moins possible la circulation.

Aussitôt qu'ils seront terminés, la circulation sera rétablie en bon état par les soins du permissionnaire et à ses frais.

Art. 13. — Le permissionnaire n'est admis à réclamer aucune indemnité, à raison des dommages que le roulage ordinaire causerait aux autres ouvrages fixes qui ne doivent former aucun obstacle à la circulation publique.

Il ne peut non plus élever contre l'administration aucune réclamation, en raison de l'état des chaussées et terre-pleins des quais ou de l'insuffisance que cet état exercerait sur l'entretien et le fonctionnement de ses ouvrages, ni en raison du trouble et des interruptions de service qui résulteraient pour ces divers engins soit de mesures temporaires d'ordre et de police prises par le service de la navigation, soit de travaux exécutés sur le domaine public tant par l'administration que par les particuliers régulièrement autorisés, ni en raison d'une cause quelconque résultant du libre usage de la voie publique.

Art. 14. — Le permissionnaire devra avoir terminé dans les délais ci-après les travaux de premier établissement des appareils et des hangars qui font l'objet de la présente autorisation.

Deux grues seront établies dans un délai d'un an après la promulgation du décret d'autorisation. La troisième grue ainsi que le hangar seront établis dans un délai de six ans à partir de la même date ; toutefois la chambre de commerce pourra renoncer à la troisième grue et tout ou partie du hangar en avisant l'administration supérieure de son intention, un an au moins avant l'expiration de ce délai. Dans ce cas l'autorisation serait réduite aux ouvrages établis au moment de ladite renonciation.

Digitized by Google

Art. 15. — Les travaux de premier établissement, de modification et d'entretien, seront exécutés sous le contrôle et la surveillance des ingénieurs de la navigation.

A mesure que les travaux de premier établissement seront terminés, chaque abri, appareil ou groupe susceptible d'être utilisé isolément fera l'objet d'un procès-verbal de récolement dressé par les ingénieurs sur la demande du permissionnaire, et le préfet, sur le vu de ce procès-verbal, en autorisera, s'il y a lieu, la mise en service.

Art. 16. — Lorsque le nombre des engins ou l'étendue des hangars ne seront plus suffisants pour les besoins du commerce, la chambre de commerce sera tenue de les augmenter par l'établissement et la mise en service d'engins supplémentaires de même nature ou de hangars nouveaux dans la mesure reconnue nécessaire à la bonne exploitation du port par les Ministres des travaux publics et du commerce et de l'industrie, d'accord avec la chambre de commerce ou, à défaut de cet accord, par un décret rendu en conseil d'État, après enquête sur le rapport des Ministres des travaux publics et du commerce et de l'industrie.

TITRE III.

ADMINISTRATION.

Art. 17. — L'autorisation ne confère au permissionnaire aucun droit d'intervention dans le placement des bateaux aux quais outillés par lui, dans le déplacement de ces bateaux, dans la police de grande voirie, dans celle de la circulation ou de l'usage des quais.

Art. 18. — Les engins de chargement et de déchargement sont mis à la disposition des bateaux suivant l'ordre des demandes.

Les demandes sont inscrites, à cet effet, dans l'ordre et à la date de production, sur des registres à souche tenus par les soins du permissionnaire.

Ces registres sont communiqués sans déplacement à toutes les personnes intéressées à en prendre connaissance.

Si un bateau inscrit ne se présente pas à son rang, il prend le premier tour dont il est en mesure de profiter.

Les bateaux appartenant à l'État ou employés au service de l'État ont la priorité sur tous les autres pour l'usage des engins. Ils ne sont pas astreints aux inscriptions prévues ci-dessus. En cas d'urgence et sur la réquisition des inspecteurs de la navigation, les engins employés par d'autres bateaux peuvent être enlevés à ces bateaux pour être affectés immédiatement aux opérations des bateaux appartenant à l'État.

Art. 19. — Le permissionnaire est tenu :

Soit de donner ses appareils en location au public, à l'heure ou à la

Digitized by Google

journée, avec la force motrice et les mécaniciens nécessaires pour faire fonctionner les appareils mécaniques de jour et de nuit;

Soit de les employer lui-même directement, sur la demande du public, à l'enlèvement des colis.

Art. 20. — Ceux qui font usage des engins du permissionnaire doivent employer pour le déchargement, l'embarquement des marchandises, ainsi que pour leur arrimage à fond de cale ou sur les wagons, et en général pour la manutention des marchandises, un nombre d'hommes suffisant pour accélérer le travail et ne pas laisser chômer l'engin; faute de quoi il peut être immédiatement mis à la disposition du premier des inscrits suivants qui est en situation de l'utiliser.

Les grues ne peuvent être employées à soulever un poids supérieur à leur force. Toute avarie causée par l'emploi de poids supérieurs reste à la charge des personnes qui ont fait usage des grues.

Ceux qui veulent travailler en dehors des jours ouvrables et des heures réglementaires de jour doivent en faire la déclaration écrite au moins six heures avant le commencement du travail supplémentaire.

Art. 21. — Les engins fixes ou mobiles donnés en location ne peuvent travailler que sous la surveillance d'un agent du permissionnaire dont le salaire est compris dans la taxe de location.

Art. 22. — Si l'agent chargé de la surveillance trouve qu'il y a danger ou inconvénient à continuer le travail au moyen des engins du permissionnaire, ou si ces engins doivent être déplacés par ordre des Ingénieurs ou des inspecteurs de la navigation, les locataires doivent immédiatement suspendre les opérations jusqu'à ce que tout soit remis en bon ordre, sans avoir droit à aucune indemnité, même si l'interruption de travail est occasionnée par un défaut des engins mis à leur disposition.

Mais, dans ce dernier cas, ils ne payent que le temps pendant lequel ils ont pu faire usage de ces engins.

Le paragraphe 1er du présent article est applicable au cas où les engins seraient employés pour le compte du permissionnaire même à l'enlèvement des colis.

Art. 23. — Les hangars sont exclusivement affectés à abriter la marchandise immédiatement avant son embarquement ou après son débarquement.

Ils peuvent être fermés pendant la nuit par mesure de sécurité, mais ils restent ouverts pendant le jour. Le permissionnaire ne peut s'opposer à la libre circulation du public pendant le jour sous ces hangars. Le sol occupé par eux reste soumis au régime légal de la grande voirie, sous réserve seulement de la perception, par le permissionnaire, des taxes établies pour le dépôt et la manutention des marchandises. Le payement de ces taxes ne donne pas au public le droit de laisser stationner les marchandises sous les hangars, ou les bateaux devant les quais au-delà des délais fixés soit par les règlements généraux de police de la navigation, soit par les arrêtés préfectoraux pris en vertu de l'article 25 ci-après.

Digitized by Google

Dans le cas où ces délais seraient dépassés, les inspecteurs de la navigation pourraient prendre les mesures prévues par les règlements généraux de police.

Art. 24. — Le permissionnaire est tenu d'éclairer les hangars pendant la nuit et d'entretenir à ses frais un nombre de gardiens suffisant pour assurer la régularité du service.

Mais la garde et la conservation des marchandises placées sous les hangars ne sont point à sa charge, et aucune responsabilité ne pèse sur lui pour la perte ou le dommage ne résultant pas de son fait ou de celui de ses agents.

Art. 25. — Le permissionnaire est soumis aux règlements de police.

Il doit se conformer aux arrêtés que prend le préfet de police, le permissionnaire entendu, pour réglementer, dans l'intérêt de la sécurité publique, du bon ordre dans l'exploitation du port et du bon emploi des ouvrages de l'État, le stationnement des mouvements et le fonctionnement des engins établis sur le domaine public.

Il est tenu de déplacer momentanément ses engins, loués ou non, toutes les fois qu'il en est requis soit par les inspecteurs de la navigation, pour les besoins de l'exploitation du port, soit par les ingénieurs de la navigation, pour les réparations à exécuter aux ouvrages de l'État.

Ces déplacements sont ordonnés verbalement aux agents du permissionnaire, qui doivent obtempérer immédiatement aux injonctions des inspecteurs de la navigation et des ingénieurs ; faute de quoi lesdits agents sont personnellement passibles de procès-verbaux de contravention à la police de la grande voirie, et il est procédé d'office à l'exécution des ordres des inspecteurs de la navigation et des ingénieurs aux frais des contrevenants, sauf recours contre le permissionnaire civilement responsable.

Art. 26. — Les mesures de détail relatives à l'application du présent cahier des charges, en ce qui concerne notamment les obligations respectives du permissionnaire et des personnes qui font usage de ses appareils, ainsi que les mesures de détail relatives à l'application des tarifs, sont arrêtées par le préfet de police, le permissionnaire entendu.

Art. 27. — Les agents et gardiens que le permissionnaire emploie pour la surveillance et la garde des ouvrages autorisés peuvent être commissionnés par le préfet de police et assermentés devant le tribunal de première instance.

Ils sont dans ces cas assimilés aux gardes des particuliers.

Ils ont des signes distinctifs de leurs fonctions.

Art. 28. — Le permissionnaire peut, avec le consentement du Ministre des travaux public, confier à des entrepreneurs agréés par lui, l'exploitation de tout ou partie de ses appareils et abris et la perception des taxes fixées par le tarif ; mais dans ce cas il demeure personnellement responsable, tant envers l'administration qu'envers les tiers, de l'accom-

Digitized by Google

plissement de toutes les obligations que lui impose le présent cahier des charges.

Art. 29. — L'exploitation des appareils ou engins autorisés est faite sous le contrôle et la surveillance des ingénieurs de la navigation.

TITRE IV.

TARIFS.

Art. 30. — Pour indemniser le permissionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira toutes les obligations, le Gouvernement lui accorde le droit de percevoir, pendant toute la durée de l'autorisation, pour l'usage de ses appareils et abris, des taxes dont le montant est déterminé par des tarifs établis conformément aux dispositions ci-après.

Art. 31. — Les taxes maxima qui peuvent être perçues à partir de la mise en service des appareils et des hangars sont les suivantes:

I. — *Engins mécaniques de 1.500 kilogrammes.*

1° Taxe payable par les marchandises prises sur les bateaux et mises à terre ou sur wagons, ou prises à terre et sur wagons et chargées en bateaux; par tonne de 1.000 kilogrammes, 50 centimes.

2° Taxes payables pour la location des appareils à l'heure ou à la demi-journée :

Demi-journée, 35 francs ;
Demi-nuit, 45 francs;
Heure de jour, 10 francs;
Heure de nuit, 12 francs.

(La demi-journée compte de sept heures du matin à onze heures, ou de midi et demi à quatre heures et demie, du 1er novembre au 1er février ; — de six heures du matin à onze heures, ou de une heure à six heures du 1er février au 1er novembre. — La demi-nuit compte de quatre heures et demie du soir à huit heures et demie du soir du 1er novembre au 1er février, ou de six heures du soir à onze heures du soir du 1er février au 1er novembre.)

II. — *Hangars.*

Taxes à percevoir sur les marchandises déposées sous les hangars, par tonne de 1.000 kilogrammes.

Pour une première période au plus égale à douze jours, 50 centimes;
Pour chaque jour en sus pendant les six premiers jours, 5 centimes;
Pour chaque jour suivant, 7 centimes.

Digitized by Google

Art. 32. — Les taxes pour l'usage des engins sont dues par celui qui a fait la demande prévue à l'article 18 ci-dessus.

Lorsque les appareils sont donnés en location, à l'heure ou à la demi-journée, toute demi-journée commencée est due ; néanmoins l'engin est retiré par les agents du permissionnaire dès que le travail est terminé.

Le prix de la première heure ou de la première demi-journée est payé d'avance à titre d'arrhes, lors de la demande d'un engin.

Art. 33. — Le permissionnaire a la charge de la fourniture de l'engin et de ses accessoires, le graissage et les frais accessoires relatifs à son fonctionnement, la fourniture de la force motrice nécessaire pour les actionner et les frais de conduite, les frais de la première approche et du départ de l'engin.

Tous les autres frais de manœuvre, les déplacements de l'engin effectués, au cours des opérations, sur la demande du locataire ou sur l'ordre des inspecteurs de la navigation ou des ingénieurs, l'accrochage ou le décrochage, l'approche et la manutention des colis, ainsi que la fourniture des chaînes et cordages pour saisir les colis, sont à la charge du locataire.

Art. 34. — Le permissionnaire doit faire avec ses appareils, en transportant partout où il le faudra ceux qui sont mobiles, l'opération consistant à hisser les colis et à les déposer, mais cette opération seulement.

Toutes les autres mains-d'œuvre et fournitures seront à la charge des personnes qui font usage des appareils.

Art. 35. — La taxe est due pour toute marchandise déposée ou manutentionnée sous les hangars.

La durée du séjour pour lequel elle est due est évaluée en jours, sans déduction des jours non ouvrables. Les jours se comptent de minuit à minuit, et toute journée commencée donne lieu à la perception du prix fixé pour la journée entière.

Toute fraction de tonne donne lieu à la perception de la taxe pour une tonne.

Art. 36. — Les taxes ne comprennent aucune assurance contre les incendies ou contre les avaries et aucune garantie contre le vol.

Les risques de perte, d'incendie ou d'avarie, lorsque ces accidents ne seront pas causés par les agents du permissionnaire, restent à la charge des intéressés, sous réserve de l'application de l'article 8 du présent cahier des charges.

Art. 37. — Les taxes pour l'usage des hangars sont dues par le propriétaire ou le consignataire des marchandises déposées, ou, si le propriétaire et le consignataire sont inconnus, par l'auteur du dépôt de la marchandise.

Le permissionnaire peut s'opposer à l'enlèvement de la marchandise jusqu'au payement du montant des taxes et, s'il y a lieu, du montant des frais de l'enlèvement et de magasinage des marchandises enlevées

Digitized by Google

d'office par le permissionnaire sur l'ordre des inspecteurs de la navigation après l'expiration des délais de séjour réglementaires.

Art. 38. — La perception doit être faite d'une manière égale pour tous, sans aucune faveur. Toute convention contraire à cette clause est nulle de plein droit.

Toutefois cette clause ne s'applique pas aux traités qui pourraient intervenir entre le permissionnaire et l'État dans l'intérêt des services publics de l'État.

Il peut en outre être établi des abonnements à prix réduits en faveur des lignes régulières de navigation jouissant d'une place à quai spéciale en vertu d'arrêtés préfectoraux intervenus ou à intervenir. Le tarif de ces abonnements doit être soumis à l'homologation du Ministre des travaux publics. Toute réduction de taxe ou tout avantage consenti par abonnement en faveur d'une ligne régulière doit être accordé de droit à toute autre ligne régulière qui se soumet aux mêmes conditions.

Art. 39. — Le permissionnaire peut, s'il le juge convenable, abaisser les taxes au-dessous des limites déterminées par les tarifs maxima.

Les taxes ainsi abaissées ne peuvent être relevées qu'après un délai de trois mois.

Toute modification des tarifs est portée à la connaissance du public par des affiches placardées au moins quinze jours avant l'époque fixée pour la mise à exécution.

La perception des tarifs modifiés ne peut avoir lieu qu'avec l'homologation du Ministre des travaux publics.

Art. 40. — Les tarifs en vigueur à toute époque sont portés à la connaissance du public au moyen d'affiches apposées d'une manière très apparente, le plus près possible des appareils et aux endroits qui sont indiqués par les ingénieurs.

Le permissionnaire est responsable de la conservation de ces affiches et les remplace toutes les fois qu'il y a lieu.

L'état des perceptions est constaté par un registre à souche avec indication détaillée, sur la souche comme sur le reçu détaillé, de toutes les perceptions opérées.

Ce registre doit être représenté, à toute réquisition, aux ingénieurs de la navigation qui en contrôlent la tenue.

TITRE V.

REVISION DES TARIFS ET AFFECTATION DES RECETTES.

Art. 41. — L'ensemble des comptes et budgets spéciaux mentionnés à l'article 2 du décret auquel est annexé le présent cahier des charges ne doit être, pour la chambre de commerce, l'objet d'aucun bénéfice et d'aucune perte.

Digitized by Google

Art. 42. — Afin d'assurer et de maintenir la compensation entre les recettes et les dépenses, les tarifs maxima spécifiés à l'article 31 peuvent être revisés soit d'office, soit sur la demande du permissionnaire.

Cette revision peut être appliquée à tout tarif maximum qui a été en vigueur pendant cinq années consécutives au moins.

Toutefois, et par exception, il suffit d'une année entière durant la première période quinquennale à partir du décret d'autorisation.

Toute revision consistant en un abaissement de tarifs maxima accepté par le permissionnaire est approuvée par le Ministre des travaux publics, après avis du Ministre du commerce et de l'industrie.

Toute revision comportant des abaissements qui ne seraient pas consentis par le permissionnaire est ordonnée par décret délibéré en conseil d'État.

Toute revision comportant des relèvements est effectuée en la forme suivie pour la présente autorisation.

La revision des tarifs maxima entraîne de plein droit l'annulation des taxes abaissées qui auraient été mises en vigueur en vertu de l'article 39.

Les taxes inférieures aux nouveaux maxima, qui auraient été antérieurement établies, ne continuent en conséquence à être perçues que si elles ont été de nouveau l'objet de propositions du permissionnaire et de l'homologation ministérielle.

Art. 43. — Le produit des taxes est exclusivement employé par ordre de priorité :

1° A solder les dépenses relatives à l'administration et à l'entretien des ouvrages fixes et du matériel ;

2° A solder les dépenses relatives au remplacement, après usure, des ouvrages fixes et du matériel ;

3° A concourir à l'amortissement du capital de premier établissement ;

4° A constituer un fonds de réserve suffisant pour mettre le permissionnaire en mesure de satisfaire à ses obligations, de supporter les responsabilités qui lui incombent et de perfectionner l'outillage.

Jusqu'à l'amortissement complet du capital de premier établissement, le permissionnaire ne peut, sans l'autorisation des Ministres des travaux publics et du commerce et de l'industrie, prélever annuellement sur le produit des taxes une somme supérieure à 10.000 francs pour la constitution du fonds de réserve.

Ce fonds de réserve cesse de s'accroître lorsqu'il a atteint un chiffre maximum fixé par les Ministres des travaux publics et du commerce et de l'industrie. La totalité des recettes disponibles après le prélèvement des sommes nécessaires pour payer les dépenses prévues aux paragraphes 1 et 2 est alors affectée à l'amortissement du capital engagé.

Lorsque le capital de premier établissement sera complètement amorti, si le fonds de réserve présente une importance suffisante, il devra être procédé à la revision des tarifs conformément aux dispositions de l'article précédent.

Digitized by Google

Le permissionnaire ne peut employer le fonds de réserve qu'aux besoins des entreprises figurant aux comptes et budgets spéciaux mentionnés à l'article 4. Il doit, pour en disposer, obtenir, dans chaque cas, l'assentiment préalable des Ministres des travaux publics et du commerce et de l'industrie, excepté dans le cas où le fonds de réserve serait employé à solder des indemnités au payement desquelles le permissionnaire aurait été condamné par justice à raison de faits relatifs à son administration.

Art. 44. — Afin d'assurer l'exécution des articles 41, 42 et 43 ci-dessus et de l'article 2 du décret d'autorisation, la chambre de commerce doit communiquer aux ingénieurs de la navigation, dans les six premiers mois de chaque année, le projet de budget spécial des recettes et dépenses d'établissement et d'exploitation de l'année précédente.

Art. 45. — En cas de retrait d'autorisation ou de suppression d'ouvrages ordonnée en exécution de l'article 51 ci-après, il sera pourvu, par décret délibéré en conseil d'État, aux moyens de faire face aux charges des emprunts qui auraient pu être contractés par le permissionnaire.

Art. 46. — En dehors des tarifs fixés au titre IV, le Ministre des travaux publics, sur la proposition du permissionnaire, arrête annuellement les taxes relatives aux services accessoires, non prévus au présent cahier des charges dont le permissionnaire viendrait à se charger dans l'intérêt de la bonne exploitation du port.

TITRE VI.

DURÉE ET RETRAIT DE L'AUTORISATION. — SUPPRESSION TOTALE OU PARTIELLE DES INSTALLATIONS.

Art. 47. — La durée de l'autorisation est fixée à cinquante ans à partir de la date du décret auquel le présent cahier des charges est annexé.

Art. 48. — Faute par le permissionnaire de remplir les obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, il encourra le retrait de l'autorisation.

Le retrait sera prononcé, s'il y a lieu, après mise en demeure, par décret rendu en conseil d'État sur le rapport des Ministres des travaux publics et du commerce et de l'industrie.

Art. 49. — Par le seul fait de la notification du décret prononçant le retrait de l'autorisation, ou à l'expiration de la année et par le seul fait de cette expiration, l'État se trouvera subrogé à tous les droits du permissionnaire. Il entrera immédiatement en possession de tous les appareils et de leurs accessoires, ainsi que de tous les ouvrages mobiliers établis sur le domaine public ou sur le domaine de l'État et de toutes les dépendances immobilières. Le permissionnaira sera tenu de lui remettre ces ouvrages en bon état d'entretien.

Digitized by Google

En ce qui concerne les ustensiles et objets mobiliers qui seraient nécessaires au fonctionnement des appareils, l'État sera tenu, si le permissionnaire le requiert, de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts, et réciproquement, si l'État le requiert, le permissionnaire sera tenu de les céder de la même manière.

Les dispositions qui précèdent ne sont applicables qu'au cas où le Gouvernement déciderait que les engins et abris doivent être maintenus en totalité ou en partie.

Dans le cas contraire où le Gouvernement déciderait que les engins et abris doivent être supprimés en tout ou en partie, ces engins e abris seront enlevés et les lieux seront remis dans l'état primitif aux frais du permissionnaire, sans qu'il puisse prétendre à aucune indemnité.

Art. 50. — Dans le cas d'interruption partielle ou totale des services confiés au permissionnaire, le Ministre des travaux publics prendra immédiatement, aux frais et risques du permissionnaire, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service jusqu'à ce qu'il ait été statué sur le retrait de l'autorisation ou jusqu'à ce que le permissionnaire se soit remis en mesure de continuer ses opérations.

Art. 51. — Dans le cas où, à une époque quelconque, il serait reconnu nécessaire, dans l'intérêt public, de supprimer, soit momentanément, soit définitivement, une partie ou la totalité de ses installations, le permissionnaire devra, à la première réquisition de l'administration supérieure, évacuer les lieux et les remettre dans leur état primitif.

Faute par lui de se conformer à cette obligation dans un délai de trois mois à dater de la réquisition, il sera procédé d'office et à ses frais à l'exécution des travaux nécessaires.

Cette suppression ne donnera lieu à aucune indemnité. Elle ne pourra être prononcée que dans les formes suivies pour la présente autorisation, à moins qu'elle ne résulte d'un projet d'amélioration du port, déclaré d'utilité publique par un décret ou par une loi.

Art. 52. — Les dispositions de l'article précédent ne s'appliquent pas à la suppression partielle ou au déplacement des égouts, des tuyaux de conduite d'eau et de gaz posés sous le sol du domaine public et, en général, des ouvrages fixes accessoires qui peuvent être démontés et reposés sur un autre emplacement.

Il suffit que le préfet ordonne, sur l'avis de l'ingénieur en chef de la navigation, la suppression ou le déplacement de tel groupe déterminé de ces ouvrages, pour que le permissionnaire soit tenu d'exécuter cet ordre à ses frais et sans indemnité, dans les délais prescrits, faute de quoi l'administration procède d'office à l'exécution aux frais du permissionnaire.

Il en est de même pour les déplacements définitifs des engins mobiles roulants ou flottants sur le domaine public, qu'il serait reconnu utile par le préfet d'exclure d'un quai ou d'un bassin déterminé.

Digitized by Google

TITRE VII.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 53. — La chambre de commerce aura un bureau situé à proximité des quais. Elle fera, si elle en est requise, choix d'un agent qui aura qualité pour recevoir en son nom toutes les notifications administratives.

Art. 54. — Dans le cas où l'administration, usant de la faculté qu'elle s'est réservée par l'article 2, autoriserait l'établissement de nouvelles grues, le permissionnaire devra laisser les propriétaires de ces grues user des voies ferrées qu'il aura installées sous la condition de contribuer, dans une juste mesure, aux frais d'établissement et d'entretien desdites voies.

En cas de désaccord sur le principe ou l'exercice de l'usage commun des voies, il est statué par le Ministre des travaux publics, le permissionnaire entendu.

Les grues qui seraient établies ultérieurement par des tiers devraient d'ailleurs être disposées ou exploitées de manière à ne pas gêner la manœuvre des grues du permissionnaire.

Art. 55. — (Pour mémoire.)

Art. 56. — Le permissionnaire payera à l'État, pour l'occupation des terrains du domaine public sur lesquels seront établis ses appareils et leurs dépendances, une redevance annuelle de 1 franc qui sera versée d'avance, au 1er janvier de chaque année, entre les mains du receveur des domaines, à Paris.

Cette redevance sera exigible à partir du jour où le décret d'autorisation aura été rendu.

Elle pourra être revisée tous les cinq ans.

Art. 57. — Les frais d'impression et d'enregistrement de toutes les pièces relatives à la présente autorisation, ainsi que les impôts y afférents, restent à la charge du permissionnaire.

Digitized by Google

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT.

(N° 214)

[19 juin 1896]

Travaux publics. — Occupation temporaire. — Indemnité. — Règlement. — Législation applicable. — Extractions de matériaux effectuées antérieurement à la promulgation de la loi du 29 décembre 1892. — Règlement postérieur. — Intérêts. — Exécution de l'arrêté non poursuivi. — Indemnité réduite en appel. — Dépôt à la caisse des consignations. — (Dame veuve Chirat.)

L'indemnité due par un entrepreneur à raison d'extraction de matériaux doit être réglée d'après les dispositions de la loi en vigueur au moment où les extractions ont été effectuées et non point par application d'une nouvelle législation en vigueur au moment du règlement de l'indemnité.

Calcul de l'indemnité. — Décidé que l'indemnité ne devait pas être appréciée d'après le montant des dépenses nécessaires pour remettre le terrain en état, dépenses qui seraient supérieures au prix de la propriété.

Intérêts. — Lorsqu'un entrepreneur condamné au paiement d'une indemnité par le conseil de préfecture a versé avant toute poursuite le montant de cette indemnité à la caisse des dépôts et consignations, il n'est pas fondé à réclamer les intérêts de la somme qu'il a versée en trop par suite de la réduction, prononcée en appel, de l'indemnité.

Vu la requête présentée pour la dame veuve Chirat... tendant à ce qu'il plaise au conseil réformer — un arrêté, en date du 20 juillet 1894, par lequel le conseil de préfecture du Rhône ne lui a alloué qu'une indemnité insuffisante à raison de l'occupation de sa propriété par le sieur Mignot, entrepreneur de la construction du fort de Chapoly ; — *Ce faisant, attendu* que l'occupation s'était prolongée jusqu'à la fin de l'année 1893 et que la requé-

Digitized by Google

rante est dès lors fondée à demander l'application de l'article 9 de la loi du 29 décembre 1892 qui alloue au propriétaire la valeur des matériaux extraits; qu'en évaluant ceux-ci, d'après les prix courants du pays, à 0 fr. 75 par mètre, on reconnaît que la dame Chirat a droit de ce chef à une indemnité de 16.987 fr. 50; qu'en ajoutant à cette somme 7.204 francs pour perte de fruits naturels et en tenant compte de la dépense nécessaire pour l'enlèvement de 18.000 mètres cubes de déblais dont le prix doit être fixé à 1 fr. 10 par mètre, la requérante est fondée à réclamer une indemnité de 34.649 fr. 50; que d'ailleurs, même en admettant, conformément à la doctrine de l'arrêté attaqué, que la liquidation doit être effectuée conformément aux bases établies par la loi du 16 septembre 1807, les sommes auxquelles elle peut prétendre doivent être élevées à 20.024 francs, dont elle réclame subsidiairement l'allocation, le tout avec intérêts, intérêts des intérêts, frais d'expertise et dépens;

Vu les observations en défense et le recours incident présenté au nom du sieur Mignot, entrepreneur... tendant, d'une part, au rejet de la requête présentée pour la dame Chirat, par le motif que les bases d'indemnité fixées par la loi du 29 décembre 1892 ne peuvent être appliquées à la liquidation des sommes dues à la requérante; qu'en effet l'occupation, commencée au cours de l'année 1891, a pris fin le 18 mars 1893, et que les extractions ont pris fin, ainsi que l'a constaté l'arrêté attaqué, avant la mise en vigueur de la loi nouvelle; et, d'autre part, à ce qu'il plaise au conseil réduire l'indemnité fixée par le conseil de préfecture par le motif que, s'il y a lieu de maintenir l'allocation de 425 fr. 34 attribuée à la requérante pour pertes de fruits naturels, conformément à l'avis du tiers expert, les sommes fixées pour l'enlèvement des déblais et la dépréciation du terrain doivent être sensiblement réduites; qu'en effet, la remise du terrain dans son état primitif exigeant des dépenses hors de proportion avec la valeur de la propriété occupée, il ne saurait être alloué à la requérante une indemnité supérieure à la valeur intégrale de cette propriété, fixer les sommes attribuées à la dame Chirat à 1.483 fr. 89, ordonner la restitution avec intérêts des sommes versées indûment à la caisse des dépôts et consignations, en exécution de l'arrêté, sous défalcation des intérêts payés par cette caisse; condamner en outre la dame Chirat aux dépens et aux frais d'expertise;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII, la loi du 16 septembre 1807, article 55 et celle du 29 décembre 1892;

Digitized by Google

Sur les conclusions *de la dame Chirat, tendant à l'application des bases établies par la loi du 29 décembre 1892, pour le règlement des indemnités afférentes aux extractions pratiquées avant la promulgation de cette loi :*

Considérant que la dette de l'entrepreneur vis-à-vis de la requérante est née du jour où ces extractions ont été opérées ; que les éléments en ont été déterminés par les dispositions de la loi du 16 septembre 1807 alors en vigueur, et que le fait que le règlement de l'indemnité due à la dame Chirat ne serait effectué que sous l'empire de la loi nouvelle ne saurait changer les bases fixées pour son évaluation ; qu'ainsi la requérante n'est pas fondée à se prévaloir des dispositions de cette dernière loi pour demander le paiement des matériaux extraits de son terrain d'après les prix courants du pays ;

Sur le montant de l'indemnité due à la dame Chirat :

Considérant que le conseil de préfecture, pour évaluer l'indemnité due à la requérante, a calculé à tort le montant des dépenses nécessaires pour remettre son terrain en état, lesquelles, d'après les évaluations du tiers expert, seraient supérieures à la valeur même de la propriété ; qu'il sera fait une exacte appréciation du préjudice souffert par la dame Chirat, tant pour privation de récoltes que pour dépréciation de son terrain, et qu'il lui sera tenu compte, conformément aux prix courants du pays, des 250 mètres cubes de sable extraits de sa carrière postérieurement à la promulgation de la loi du 29 décembre 1892, en lui allouant pour toutes ces causes une indemnité de 3.425 fr. 34 ; qu'ainsi il y a lieu de rejeter la requête de la dame Chirat et de faire droit en partie au recours incident de l'entrepreneur.

Sur les conclusions du sieur Mignot, tendant à la restitution avec intérêts des sommes qu'il a versées, en exécution de l'arrêté, à la caisse des dépôts et consignations et qui dépassent le montant de la présente condamnation : — Considérant que l'entrepreneur ne justifie pas que l'exécution de l'arrêté ait été poursuivie contre lui par la dame Chirat ; que, dans ces conditions, il n'est pas fondé à se prévaloir de la consignation qu'il lui a convenu d'effectuer... (La requête de la dame Chirat est rejetée. L'indemnité que le sieur Mignot est condamné à payer à la dame Chirat est réduite à 3.425 fr. 25. Les intérêts dus à la dame Chirat à partir du 24 novembre 1892 seront capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts à dater du 29 août 1894. Les dépens exposés par le sieur Mignot seront supportés par la dame Chirat.

Digitized by Google

(N° 215)

[19 juin 1896]

Travaux publics. — Dommages aux propriétés. — Construction des rampes d'accès du pont de Tolbiac. — (Sieur Navet contre ville de Paris.)

Décidé que les accès de l'immeuble du requérant n'avaient point été modifiés d'une manière préjudiciable par la construction d'une rampe d'accès d'un pont et le rétrécissement de la voie riveraine ; l'immeuble est situé à 17 mètres de distance de la rampe, son seuil n'est en contre-bas que de 0m,39 et la rue a plus de 10 mètres de largeur.

Un industriel, qui a été autorisé par l'État à utiliser à titre précaire la berge d'un fleuve pour le transport des bois de charpente, objet de son commerce, n'est pas fondé à demander une indemnité contre la ville qui a participé pécuniairement à l'exécution des travaux qui ont amené la révocation de cette autorisation.

Procédure. — Conseil de préfecture. — Tierce expertise ordonnée postérieurement à la loi du 22 juillet 1889, qui a supprimé cette mesure d'instruction. Irrégularité. Arrêté annulé. Décision au fond, le requérant ne demandant devant le Conseil d'État une expertise que subsidiairement, au cas où l'instruction ne permettrait pas de statuer immédiatement, et les pièces versées au dossier étant insuffisantes.

Vu la requête présentée pour le sieur Navet, propriétaire d'un immeuble... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté, en date du 17 février 1892, par lequel le conseil de préfecture de la Seine a rejeté les réclamations qu'il avait formées contre l'État et la ville de Paris, à raison des dommages causés à son immeuble par les rampes établies au-devant de sa propriété pour relier le nouveau pont de Tolbiac aux rues voisines ; — Ce *faisant, attendu* que, par suite de la construction de ces rampes, la voie publique, qui présentait une largeur de 20 mètres, se trouve réduite à 10m,30 ; que cet espace est insuffisant pour permettre aux lourds camions qui portent les bois de charpente de tourner et d'entrer dans la propriété du requérant et que son terrain, tant par sa situation que par son étendue, étant exclusivement des-

Digitized by Google

tiné à l'établissement d'un chantier, a perdu une grande partie de sa valeur locative que le requérant évalue à 7.730 fr. 10, puis à 7.595 francs, puis enfin à 11.464 francs par année; qu'en outre la maison qui se trouve sur ce terrain subit, par suite de l'humidité et du mauvais écoulement des eaux, un dommage qu'il convient d'évaluer en capital à 10.000 francs; condamner solidairement l'État et la ville de Paris, auteurs des travaux, au paiement des sommes ci-dessus réclamées avec intérêts, intérêts des intérêts, et subsidiairement ordonner une expertise;

Vu les observations présentées en défense au nom de l'État par le Ministre des travaux publics tendant au rejet du recours par les motifs que les travaux exécutés par l'État et la ville de Paris ont ménagé au droit de la propriété du sieur Navet une rue d'une largeur de 10m,30, suffisante pour les besoins de la circulation ordinaire; que, si les rampes de raccordement élevées sur les dépendances du domaine fluvial et si les travaux de remaniement du pont de Bercy exécutés dans l'intérêt de la navigation empêchent le requérant d'opérer directement le transport des bois de charpente du pont de la Seine dans son immeuble, ainsi qu'il y avait été autorisé par un arrêté préfectoral du 31 janvier 1844, le retrait de cette autorisation, qui ne lui avait été délivrée qu'à titre précaire, ne saurait lui ouvrir un droit à indemnité; qu'enfin il résulte de l'instruction que la maison du sieur Navet ne souffre ni de l'humidité ni d'un mauvais écoulement des eaux;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Vu la loi du 22 juillet 1889;

Considérant que, bien que l'instance entre l'État, la ville de Paris et la dame Navet, aux droits de laquelle se trouve actuellement son fils, ait été engagée avant la loi du 22 juillet 1889 et qu'une expertise ait été ordonnée dans les formes prescrites par la loi du 16 septembre 1807, par arrêté du 4 avril 1884, il ne pouvait appartenir au conseil de préfecture, en présence du désaccord des experts et après la promulgation de la loi du 22 juillet 1889, qui a abrogé la tierce expertise, de recourir à cette mesure d'instruction et d'en faire état dans sa décision; qu'ainsi l'arrêté attaqué doit être annulé;

Considérant que le sieur Navet ne réclame devant le conseil d'État une expertise que subsidiairement et pour le cas où l'instruction ne permettrait pas d'apprécier dès à présent sa réclamation; que les pièces versées au dossier suffisent pour qu'il soit statué immédiatement; qu'ainsi il n'y a pas lieu d'ordonner cette expertise;

Digitized by Google

Au fond : — Considérant, d'une part, qu'il résulte des plans versés au dossier que, lors de la construction des rampes de raccordement du pont de Tolbiac, il a été laissé au-devant de la propriété du sieur Navet une rue de 10m,30 de largeur qui emprunte en partie le sol de l'ancienne route nationale n° 19, dont le profil n'a pas été modifié, qui communique à chaque extrémité avec les autres rues du quartier et que cette largeur est suffisante pour les besoins de la circulation ordinaire ;

Considérant, d'autre part, qu'il résulte de l'instruction que la maison du requérant, qui est située à 17 mètres de distance de la rampe d'accès et dont le seuil ne se trouve en contre-bas de la crête de cette rampe que de 0m,39, n'a pu éprouver un dommage quelconque par suite de l'établissement de la rampe ;

Considérant enfin que l'autorisation donnée par l'administration aux auteurs du sieur Navet d'utiliser l'ancienne berge de la Seine pour le transport des bois de charpente débarqués au droit de leur propriété était précaire et révocable et que la circonstance que la ville de Paris aurait apporté son concours pécuniaire à l'exécution des travaux entrepris par l'État n'est pas de nature à ouvrir contre elle un droit à indemnité au requérant à raison du dommage que ces travaux lui auraient causé ; que de ce qui précède il résulte que la requête du sieur Navet doit être rejetée... (L'arrêté attaqué est annulé. La réclamation du sieur Navet est rejetée.)

(N° 216)

[26 juin 1896]

Communes. — Chemins vicinaux. — Reconnaissance. — Revendication ultérieure de propriété. — Compétence. — (Sieur Grosjean.)

Un particulier ne peut pas, après qu'un chemin vicinal a fait de la part de l'autorité compétente l'objet d'un acte de reconnaissance régulier, qui n'a pas été attaqué dans les délais légaux, revendiquer le sol de ce chemin. — Le droit de propriété invoqué ne pourrait, au cas où il serait établi, qu'ouvrir un droit à indemnité.

Le préfet n'est pas compétent pour statuer sur la question de

Digitized by Google

propriété ainsi soulevée. — La compétence appartient à l'autorité judiciaire.

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le chemin vicinal n° 7 de la commune de Velorcey a fait, de la part de l'autorité compétente, l'objet d'un acte de reconnaissance régulier, qui n'a pas été attaqué dans les délais légaux ; qu'ainsi le classement en est devenu irrévocable et que le droit de propriété qu'invoque le requérant sur le sol de ce chemin ne pourrait, au cas où il serait établi, que lui ouvrir un droit à indemnité ;

Mais considérant que l'autorité judiciaire est seule compétente pour statuer sur la question de propriété ainsi soulevée par le requérant ; que, par suite, c'est avec raison que le préfet de la Haute-Saône s'est déclaré incompétent pour trancher cette question, et qu'il y a lieu de rejeter la requête... (Rejet.)

(N° 217)

[26 juin 1896]

Travaux publics départementaux. — Algérie. — Construction et réparation de bâtiments confiés à l'agent voyer en chef. — Non-lieu à l'application de la responsabilité édictée contre les architectes. — (Sieur Brunie.)

En présence d'un arrêté préfectoral, qui réunit le service des bâtiments civils à celui de la voirie, et qui charge l'agent voyer en chef de pourvoir avec son personnel à l'exécution des travaux de construction ou de réparation à faire pour le compte du département, la responsabilité édictée par le Code civil contre les architectes n'est pas encourue de plein droit par l'agent voyer en chef, à raison d'accidents survenus dans les bâtiments d'un hôtel de préfecture, restauré sous la direction de cet agent voyer et du personnel de la voirie départementale.

Considérant qu'à raison de l'absence au budget de l'année 1873 de tout crédit pour le service des bâtiments civils en Algérie, le gouverneur général supprima purement et simplement cette administration par décision du 19 décembre 1872 ; qu'à la suite

Digitized by Google

de cette mesure le préfet d'Oran réunit, par arrêté du 21 novembre 1873, le service des bâtiments départementaux à celui de la voirie et chargea l'agent voyer en chef, avec le concours du personnel placé sous ses ordres, de pourvoir aux travaux d'entretien et à l'exécution des travaux neufs que le conseil général lui aurait spécialement confiés ;

Considérant que le conseil général du département d'Oran, écartant dans sa délibération du 22 avril 1885, le projet qui avait été primé dans le concours ouvert pour la restauration de l'hôtel de la préfecture, confia la direction des travaux à l'agent voyer ; qu'aucun traité particulier n'intervint entre celui-ci et le département, et qu'il conduisit et surveilla la restauration de l'édifice avec le concours du personnel de la voirie départementale dans les conditions fixées par l'arrêté préfectoral précité ; que notamment les honoraires payés par le département ne furent pas attribués en totalité au sieur Brunie, mais ont été partagés entre les agents de la voirie départementale ayant participé aux travaux, conformément aux dispositions de l'arrêté du 21 novembre 1873 ; que le conseil général, reconnaissant lui-même que la responsabilité édictée par le Code civil pour les architectes ne pouvait être encourue de plein droit par les agents voyers, prit, à la date du 16 octobre 1886, au cours des travaux, une délibération les assujettissant expressément aux mêmes règles pour les travaux neufs entrepris à l'avenir ; que, dans ces conditions, aucune action en responsabilité ne pouvait être dirigée par le département contre le sieur Brunie, à raison des accidents survenus dans les bâtiments de l'hôtel de la préfecture, et que c'est à tort que le conseil de préfecture l'a reconnu en cause... (Arrêté annulé, en tant qu'il a retenu en cause le sieur Brunie et prescrit une expertise à l'effet de rechercher la responsabilité qui pouvait être mise à sa charge. Les dépens exposés par le sieur Brunie seront supportés par le département.)

Digitized by Google

(N° 218)

[26 juin 1896]

Travaux publics. — Dommages. — Procédure. — (Commune de Rosey et autres.)

Conseil de préfecture. — Dépens mis à la charge d'une partie en dehors de toute condamnation principale. — Lorsque, sur une demande d'indemnité formée contre une commune pour dommages résultant de l'exécution de travaux publics, le conseil de préfecture, tout en reconnaissant que les mauvaises conditions de l'immeuble ont été aggravées par l'exécution des travaux, n'alloue aucune indemnité au propriétaire, peut néanmoins condamner la commune au paiement de tous les frais de l'instance (Commune de Rosey, 1re esp.) (*).

Conseil d'État. — Requête non motivée. — Requête présentée au nom d'une commune par le maire, ne contenant aucun motif et se référant à des délibérations du conseil municipal, lesquelles ne renferment également l'énoncé d'aucun moyen : non-recevabilité (Commune du Plessis-Grammoire, 2e esp.).

Arrêté préparatoire. — Recours contre un arrêté du conseil de préfecture renvoyant à une expertise les divers chefs d'une réclamation, en réservant les droits, moyens et exceptions des parties. Non-recevabilité : cet arrêté est purement préparatoire (Commune de Léoville, 3e esp.).

1re esp. — Commune de Rosey.

Considérant que la réclamation du sieur Legret tendait à faire condamner la commune de Rosey au paiement d'une indemnité

(*) Cette décision a été rendue contrairement à l'avis du Ministre de l'intérieur, qui estimait, à tort selon nous, que les dépens, à raison de leur caractère accessoire, ne peuvent être mis à la charge d'un défendeur contre lequel aucune condamnation principale n'est prononcée. La condamnation aux dépens peut, dans certains cas, être prononcée contre la partie qui gagne son procès (Garsonnet, t. III, § 451, p. 178 et suiv.), à plus forte raison est-elle légitime lorsque le juge la prononce à titre de dommages-intérêts comme dans l'espèce ; il serait en effet injuste que celui qui est reconnu souffrir d'un dommage fût encore tenu des frais que sa juste plainte a nécessités (Voy. en ce sens : Garsonnet, t. III, p. 170, texte et note 13).

Digitized by Google

pour les dommages qu'aurait causés à sa propriété l'exécution de divers travaux de voirie ;

Considérant que, en condamnant, par le dispositif de son arrêté, la commune requérante à supporter tous les frais de l'instance, y compris ceux de l'expertise et de la visite des lieux, le conseil de préfecture a entendu adjuger au sieur Legret les frais dont s'agit à titre de réparation suffisante du dommage par lui éprouvé jusqu'au 28 juin 1893; qu'il résulte, en effet, des motifs de cet arrêté que le conseil de préfecture a constaté que les mauvaises conditions de l'immeuble du demandeur avaient été aggravées par l'exécution des travaux susmentionnés; qu'il a ainsi reconnu le bien-fondé en principe de la demande et que, celle-ci n'ayant pas été rejetée, la commune n'est pas fondée à soutenir que le sieur Legret, ayant succombé, devait être condamné aux dépens, par application de l'article 62 de la loi du 22 juillet 1889... (Rejet.)

2e esp. — Commune du Plessis-Grammoire.

Considérant que, ni la requête de la commune du Plessis-Grammoire ni les délibérations du conseil municipal auxquelles elle se réfère ne contiennent l'exposé des moyens sur lesquels la commune se fonde pour demander l'annulation de l'arrêté du préfet; que, dès lors, il y a lieu, par application de l'article 1er du décret du 22 juillet 1806, de déclarer cette requête non recevable... (Rejet.)

3e esp. — Commune de Léoville.

Considérant que, en renvoyant à une expertise les divers chefs de réclamation du sieur Réaux, le conseil de préfecture a expressément réservé les droits, moyens et exceptions des parties; que cette décision a un caractère purement préparatoire et que, dès lors, la commune requérante n'est pas recevable à la déférer au conseil d'État... (Rejet.)

Digitized by Google

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES.

(N° 219)

[23 septembre 1897]

Vélocipèdes. — Interdiction de la circulation des chevaux et voitures sur les pistes réservées aux vélocipèdes.

Monsieur le Préfet, l'article 6, § 3, de l'arrêté du 29 février 1896 autorise dans certaines circonstances déterminées la circulation des vélocipèdes sur les trottoirs et contre-allées réservées aux piétons. Il a même été aménagé dans ces derniers temps, sur les trottoirs et accotements d'un certain nombre de routes, des pistes spéciales pour la circulation des vélocipèdes, mais il paraîtrait que ces pistes sont souvent détériorées par le passage des voitures ou des cavaliers qui les empruntent fréquemment.

Sans doute il existe déjà dans votre département des arrêtés assurant la protection, contre la circulation des voitures ou cavaliers, des trottoirs ou accotements relevés. Ces arrêtés garantissent par cela même les pistes qui peuvent y avoir été créées ; mais ils ne peuvent évidemment s'appliquer aux pistes aménagées, comme cela arrive le plus souvent, sur des accotements de même niveau que la chaussée et n'ayant ni le caractère, ni l'aspect de trottoirs.

Il importe cependant d'assurer la conservation des pistes dont il s'agit, et par cela même d'encourager l'établissement d'installations de même nature qui, en séparant, autant que possible, la circulation vélocipédique de la circulation ordinaire, favorisent l'une et l'autre.

Déjà un certain nombre de vos collègues ont pris, soit spontanément, soit sur la demande qui leur en a été faite par des sociétés vélocipédiques, des mesures pour protéger les pistes cyclables. L'Administration supérieure ne verrait que des avantages à ce que ces mesures fussent généralisées et à ce que vous

Digitized by Google

interdisiez, s'il y a lieu, par arrêté, la circulation des chevaux, bestiaux et voitures sur les pistes spécialement aménagées pour la circulation des vélocipèdes.

Pour assurer la stricte observation de votre arrêté et, en même temps, pour prévenir toute contestation et toute erreur d'application, vous aurez soin de spécifier qu'avis de l'interdiction sera donné par des écriteaux placés non seulement à chaque extrémité des espaces interdits, mais encore dans l'intervalle et à une distance d'un kilomètre au moins. Ces écriteaux seront établis sous la surveillance de l'Administration ; ils seront posés et entretenus aux frais des sociétés vélocipédiques.

Vous aurez à apprécier, d'après le nombre et l'importance des pistes spéciales à la circulation vélocipédique qui peuvent exister dans votre département, s'il y aurait lieu de prendre un arrêté général s'appliquant à toutes les voies de communication, comme celui du 29 février 1896, ou seulement des arrêtés spéciaux s'appliquant à certains des chemins ou routes placés sous votre autorité.

Vous voudrez bien accuser réception de la présente circulaire.

Recevez, etc.

Le Ministre de l'intérieur, BARTHOU.

Le Ministre des travaux publics, TURREL.

(N° 220)

[12 octobre 1897]

Routes nationales. — Entretien. — Nouvelles formules de décomposition des dépenses d'entretien, de projet de budget et de feuille de travail des cantonniers. — Instructions.

Monsieur l'Ingénieur en chef, à l'occasion du travail de répartition entre les départements du crédit global annuel alloué pour l'entretien des routes nationales, la Commission des routes nationales a été conduite à reconnaître que la formule actuellement en usage pour les projets de budget demandés chaque année aux ingénieurs n'était pas en complète harmonie avec les conditions

Digitized by Google

nouvelles de l'entretien des routes et qu'elle devait être quelque peu modifiée.

Les modifications proposées par la Commission des routes nationales sont les suivantes :

Projet de budget. — A. *Chaussées empierrées.* — Le principal élément du budget de l'entretien des chaussées empierrées est la fourniture des matériaux.

Dans la formule actuellement en usage l'article 2, intitulé : *Consommation normale par kilomètre et par 100 colliers*, doit être, suivant l'instruction de la première page, le quotient de 300 par la qualité moyenne. Ce mode de calcul résultait de la définition même du coefficient de qualité donnée par la circulaire du 15 mars 1877 et d'après laquelle ce coefficient devait être le quotient de 300 par le volume moyen des matériaux consommés en un an par kilomètre et par 100 colliers.

Il a été constaté que, d'une manière générale, les coefficients de qualité inscrits dans les états de décomposition des divers services n'ont plus la valeur correspondant à cette définition et que l'appréciation personnelle des ingénieurs sur la qualité intrinsèque des matériaux a remplacé, dans bien des cas, l'observation de l'usure des routes. Le mode de calcul prescrit par l'instruction de la première page de la formule actuelle des projets de budget n'est donc pas applicable.

La méthode qu'il convient d'y substituer se trouve contenue en germe dans la circulaire du 16 mars 1877 et a déjà été partiellement suivie dans la circulaire du 3 avril suivant ; mais il a paru qu'il y avait lieu d'en régler l'application d'après ce principe nouveau qu'il faut rechercher isolément les besoins de chaque département, éviter de comparer un département à un autre et s'affranchir autant que possible des coefficients de qualité des matériaux.

A cet effet chaque ingénieur en chef a été invité à faire connaître pour chacune des années 1865 à 1896 :

1° Le volume des matériaux consommés (y compris les fournitures d'entretien proprement dites et les rechargements exécutés sur les fonds de grosses réparations) ;

2° Le coefficient de qualité moyenne de ces matériaux ;

3° La variation d'épaisseur des chaussées ;

4° La circulation réduite.

MM. les Ingénieurs en chef ont été priés de fournir leurs réponses d'abord sous la forme d'un tableau, où la 2e colonne donnait les volumes réels ; la 3e, les coefficients ; et la 4e, les

Digitized by Google

volumes ramenés à la qualité 10. Ces derniers volumes ont été ensuite inscrits en un diagramme qui figure la courbe des consommations.

Sur le même diagramme on a figuré en bleu la courbe de la circulation, et en rouge la courbe des épaisseurs moyennes des chaussées. L'examen de ces diagrammes a donné lieu aux observations ci-après : on n'a pas fait de sondages depuis 1891 ; c'est donc à cette année qu'il convient de limiter les calculs, et on peut, sans grande erreur probable, calculer par interpolation la valeur de la circulation en 1891. De même, comme les résultats de recensements antérieurs à 1869 n'ont pas été inscrits sur le diagramme, on a limité ce calcul à cette même année, et évalué par interpolation la valeur probable de l'épaisseur moyenne des chaussées en 1869. On a ainsi considéré une période de vingt-deux années, d'où il est permis de tirer des conclusions utiles.

Il est d'abord à remarquer que, si la courbe des épaisseurs se réduisait à une ligne horizontale, c'est-à-dire si l'épaisseur moyenne des chaussées n'avait pas varié dans l'intervalle de vingt-deux ans, cela indiquerait que les volumes de matériaux ont été en rapport convenable avec la circulation, et que, pour obtenir la consommation de matériaux par kilomètre et par 100 colliers, il suffirait de diviser l'aire de la courbe des volumes par le centième de l'aire de la courbe de la circulation. Mais, en général, cette hypothèse ne se réalise pas, et il faut corriger le total des volumes employés en y ajoutant le volume qui a disparu entre les deux années extrêmes, c'est-à-dire le produit de la surface des chaussées par la diminution d'épaisseur moyenne ou en retranchant le produit de la surface par l'augmentation d'épaisseur; toutefois, comme on doit tenir compte de la compression que subissent les matériaux en s'incorporant à la chaussée, il faut affecter le terme correctif d'un coefficient de foisonnement f plus grand que l'unité. En outre, il est nécessaire de ramener les matériaux correspondants à la qualité 10, en multipliant leur volume par le dixième du coefficient de qualité $\frac{q}{10}$; au total il faut multiplier le volume par le produit $\frac{fq}{10}$; l'expérience prouve qu'on ne s'éloigne pas beaucoup de la vérité en faisant ce produit égal à $\frac{4}{3}$.

D'autre part, il aurait fallu connaître, année par année, la surface des chaussées empierrées, pour calculer avec précision la

Digitized by Google

perte ou le gain du volume des empierrements ; mais il est à remarquer que, sauf de rares exceptions, les variations de largeur sont peu importantes. On a donc tout simplement considéré la surface des chaussées à la date des derniers sondages, et, d'après ce qui vient d'être dit, on n'a commis ainsi qu'une erreur assez faible.

C'est donc cette surface de 1891 qu'on a multipliée par la perte ou par le gain de l'épaisseur et par le coefficient $\frac{4}{3}$, et le produit a été ajouté au volume total employé en vingt-deux ans, ou en a été retranché.

On a ainsi obtenu, pour chaque département, le volume total consommé en vingt-deux ans. On a alors divisé ce total par l'aire de la courbe de la circulation de 1869 à 1891, et, en multipliant le quotient par 100, on a obtenu la consommation moyenne de matériaux du département considéré, par 100 colliers. On a ensuite divisé ce quotient par la moyenne des longueurs des chaussées empierrées constatées en 1869 et en 1891, et on a ainsi trouvé le chiffre de la consommation moyenne du département par kilomètre et par 100 colliers, en matériaux de qualité 10.

D'après la définition même des coefficients de qualité, le résultat devrait être égal à 30, ou en être du moins très voisin, dans la limite des erreurs successives qui ont été commises et signalées. Or il est loin d'en être ainsi, les chiffres obtenus variant, suivant les départements, de 12 à 48 ; ce résultat prouve bien que les coefficients de qualité ont perdu leur signification primitive, et qu'en attribuant uniformément 30 mètres cubes de matériaux de qualité 10 à tous les départements on s'exposerait à donner trop à certains d'entre eux et pas assez à d'autres.

Les résultats des calculs qui viennent d'être indiqués ont été réunis en un même tableau (annexe n° 1), et la règle à suivre pour la rédaction du projet de budget paraît devoir être la suivante : le volume de matériaux de qualité 10, nécessaire dans chaque département, par kilomètre et par 100 colliers, sera le volume correspondant inscrit à la colonne 13 du tableau ; ou, plutôt, pour s'affranchir autant que possible de tout coefficient, on divisera ce volume par le dixième du coefficient de qualité moyen des matériaux employés l'année dernière, et on aura le volume réel moyen des matériaux nécessaires, par kilomètre et par 100 colliers, pour conserver, en 1898, l'épaisseur des chaussées ; ce volume se trouve à la colonne 15.

Toutefois, comme il a pu se glisser quelque erreur matérielle

Digitized by Google

dans la confection du tableau, MM. les Ingénieurs en chef devront être invités à en reviser les chiffres, chacun pour son propre département, et à faire connaître les résultats de cette vérification.

D'un autre côté, dans les services où l'on se trouverait conduit à employer des matériaux notablement différents de ceux qui ont été précédemment utilisés et où la statistique des vingt-deux années considérées ne donnerait pas de renseignement suffisant, MM. les Ingénieurs auront à justifier le volume par kilomètre et par 100 colliers qu'ils croiront devoir demander.

Telle est la première modification qu'il convient d'adopter pour l'établissement de la nouvelle formule de projet du budget (annexe 2), dans laquelle les articles 3 à 12 ont été empruntés presque textuellement à la forme actuelle.

La deuxième section, intitulée : *Main-d'œuvre*, ne correspond plus aux nécessités actuelles et doit être complètement modifiée.

L'entretien par rechargements généraux cylindrés se développe, en effet, de plus en plus : en 1895, sur 1.402.566 mètres cubes de matériaux, 918.856 mètres cubes ont été employés en rechargements et 483.710 mètres cubes seulement en emplois partiels ; il est probable qu'en 1896 et 1897 le premier de ces chiffres a dû encore augmenter par rapport au second. Le moment est venu d'introduire explicitement dans les projets du budget les renseignements relatifs aux rechargements cylindrés, dont on connaît le prix de revient par mètre cube de matériaux ; tel est l'objet des articles 13, 14 et 15. De même, les articles 16, 17 et 18 mentionnent explicitement les emplois partiels. Et l'instruction indique que les prix d'unité 14 et 17 seront empruntés aux états de décomposition ; cette recommandation est faite évidemment pour l'avenir ; à titre de transition, MM. les Ingénieurs sont invités, pour les budgets de 1898 et de 1899, à justifier les prix moyens qu'ils auront inscrits à ces articles 14 et 17.

Le paragraphe devra alors être intitulé non plus : *Main-d'œuvre*, puisqu'il comprend des travaux à la machine, avec traction mécanique ou animale, mais : *Mise en œuvre*.

Il y a lieu, d'ailleurs, d'y ajouter un troisième paragraphe comprenant des dépenses applicables spécialement aux chaussées, c'est-à-dire l'époudrement et l'ébouage indispensables à leur conservation et l'entretien des accotements nécessaires pour assurer l'écoulement des eaux pluviales. Ce paragraphe est intitulé : *Soins à la route*. Ce sont là, en effet, aussi bien que les

Digitized by Google

emplois, les dépenses qu'on peut qualifier de dépenses d'exploitation.

B. *Chaussées pavées.* — La Commission ne propose cette année presque aucune modification au chapitre B concernant les chaussées pavées. Le mieux paraît être provisoirement d'inviter les ingénieurs à justifier leurs demandes.

On s'est borné à modifier le titre (§ 2) qu'on a appelé : *Mise en œuvre*, et à introduire un article 39 correspondant aux articles 20 et 21 des chaussées empierrées.

C. *Récapitulation et dépenses générales.* — La formule actuelle comprend deux articles 36 et 37, intitulés : *Entretien des fossés, accotement et talus*, et *Entretien des ouvrages d'art, trottoirs, plantations, etc...*

La Commission a observé que l'entretien des accotements est une dépense d'exploitation, et elle l'a classée, comme on l'a vu, dans les dépenses de *Soins à la route* (art. 19, 20 et 39). Les fossés, les talus et les ouvrages d'art font partie de l'infrastructure ; on en a fait deux articles à part, 43 et 44. Les trottoirs et les plantations peuvent être considérés comme objets de luxe et sont classés ensemble (art. 45). De même que les frais généraux étaient détaillés dans la formule actuelle, on a cru devoir aussi, pour mieux contrôler les demandes, détailler les dépenses diverses.

L'instruction indique que les chiffres inscrits en regard des articles 43, 44, 45, 46 et 47 devront faire, dans chaque cas, l'objet de justifications spéciales.

État de décomposition et feuille de travail des cantonniers. — Comme conséquence des changements apportés à la formule des projets de budget, il a été nécessaire d'introduire des modifications correspondantes dans les « états de décomposition » (annexe 3) et dans les feuilles de travail des cantonniers (annexes 4 et 5) dont les résultats doivent servir à l'établissement des projets de budget.

Il doit être entendu, comme l'a fait observer la circulaire du 8 juillet 1893, que les titres des colonnes de la feuille de travail individuelle des cantonniers ne sont donnés que comme renseignement, et qu'ils devront varier suivant les circonstances spéciales à chaque service, de façon à correspondre aux indications de la feuille de travail récapitulative et de l'état de décomposition.

Après examen de l'affaire par le Conseil général des Ponts et Chaussées, j'ai approuvé les modifications proposées par la Com-

Digitized by Google

mission des routes nationales, ainsi que les formules nouvelles de projet de budget d'entretien, d'état de décomposition et de feuilles de travail des cantonniers, jointes à la présente circulaire (annexes 2, 3, 4 et 5).

L'emploi de ces formules sera obligatoire dès le prochain exercice 1898.

Recevez, etc...

Le Ministre des travaux publics,
TURREL.

Digitized by Google

ANNEXE I.

COMMISSION DES ROUTES NATIONALES.

PROJET DE BUDGET D'ENTRETIEN

DES ROUTES NATIONALES EN 1898.

TABLEAU

donnant la consommation nécessaire des matériaux d'empierrement dans chaque département.

Digitized by Google

NUMÉROS.	DÉPARTEMENTS.	VOLUME TOTAL employé de 1869 à 1891. (Qualité 10.)	AUGMENTATION D'ÉPAISSEUR de 1869 à 1891.	DIMINUTION D'ÉPAISSEUR de 1869 à 1891.	SURFACE des CHAUSSÉES empierrées en 1891.	AUGMENTATION du VOLUME des chaussées de 1869 à 1891. — Col. 4×col.6 ×4/3.	DIMINUTION du VOLUME des chaussées de 1869 à 1891. Col. 5×col.6 ×4/3.
1	2	3	4	5	6	7	8
1	Ain	308,072	0.0015	»	2,366,489	4,733	»
2	Aisne	611,570	»	0.0327	2,211,487	»	96,421
3	Allier	536,698	0.0030	»	2,616,447	10,466	»
4	Alpes (Basses-)	289,834	0.0315	»	1,862,175	78,211	»
5	Alpes (Hautes) (A)	43,995	»	0.0160	1,791,437	»	38,217
6	Alpes-Maritimes	316,116	»	»	1,545,905	»	»
7	Ardèche	378,168	0.0065	»	2,159,243	18,713	»
8	Ardennes	434,920	0.0210	»	2,088,712	58,484	»
9	Ariège	376,853	0.0255	»	1,410,165	47,945	»
10	Aube	217,888	»	0.0390	1,974,018	»	102,649
11	Aude	600,427	0.0138	»	1,774,434	32,649	»
12	Aveyron	443,291	0.0045	»	2,986,961	17,921	»
13	Belfort (Territoire de) (B)	18,547	»	0.0070	268,418	»	2,505
14	Bouches-du-Rhône	721,533	0.0155	»	1,441,013	29,781	»
15	Calvados	592,905	0.0270	»	2,536,725	91,323	»
16	Cantal	180,856	0.0210	»	2,114,683	59,211	»
17	Charente	333,582	»	0.0035	1,918,416	»	8,912
18	Charente-Inférieure	442,734	»	0.0088	2,444,561	»	31,943
19	Cher (C)	215,866	»	0.0417	2,769,023	»	153,957
20	Corrèze	218,593	0.0104	»	1,907,603	3,652	»
21	Corse	316,978	»	»	3,803,198	»	»
22	Côte-d'Or (D)	275,624	»	0.0223	3,775,440	»	112,256
23	Côtes-du-Nord	386,689	»	0.0165	2,465,724	»	54,259
24	Creuse	154,340	»	0.0200	1,767,447	»	47,132
25	Dordogne	283,415	»	0.0070	2,164,252	»	20,200
26	Doubs	208,560	0.0350	»	1,687,944	78,771	»
27	Drôme	220,434	»	0.0190	1,453,541	»	36,823
28	Eure	272,475	»	0.0855	2,387,774	»	272,207
29	Eure-et-Loir	278,326	»	0.0600	2,030,584	»	162,446
30	Finistère	524,637	0.0180	»	2,033,305	48,799	»
31	Gard	624,331	0.0010	»	2,333,723	3,112	»
32	Garonne (Haute-)	416,168	0.0100	»	1,843,387	24,577	»
33	Gers	307,901	»	0.0325	2,230,068	»	96,636
34	Gironde (E)	262,461	»	0.0150	1,441,119	»	28,823
35	Hérault	748,551	0.0310	»	1,653,342	68,338	»
36	Ille-et-Vilaine	665,804	»	0.0135	3,848,836	»	69,279
37	Indre	293,824	»	0.0420	2,305,507	»	129,108
38	Indre-et-Loire	218,306	»	0.0260	1,656,752	»	57,435
39	Isère	602,772	»	0.0165	2,984,920	»	65,668
40	Jura	343,713	0.0220	»	1,902,622	55,811	»
41	Landes	218,823	»	0.0200	1,994,086	»	53,176
42	Loir-et-Cher	168,443	»	0.0025	1,667,292	»	5,557
43	Loire	605,373	0.0355	»	1,658,675	78,511	»
44	Loire (Haute-)	483,261	0.0340	»	1,659,654	75,237	»
45	Loire-Inférieure	554,485	0.0225	»	3,006,806	90,204	»

VOLUME des MATÉRIAUX de qualité 10 consommés de 1869 à 1891. — Col. 3 — col. 7 ou col. 3 + col. 8.	CIRCULATION CUMULÉE de 1869 à 1891.	CONSOMMATION MOYENNE par 100 colliers et par an. — Col. 9 × 100 / col. 10.	LONGUEUR MOYENNE des routes de 1869 à 1891.	CONSOMMATION MOYENNE par kilomètres et par 100 colliers de matériaux de qualité 10. — Col. 11 / col. 12.	COEFFICIENT de QUALITÉ de 1896.	CONSOMMATION NÉCESSAIRE par kilomètre et par 100 colliers de matériaux de qualité réelle. — Col. 13 × 10 / col. 14.	OBSERVATIONS.
9	10	11	12	13	14	15	16
303.339	2,416	12,555	449.387	28	10 33	27	
707,901	5,659	12,511	407,082	31	16.12	19	
526,232	3,555	14,803	490.285	30	11.47	26	
211.623	1,635	12,944	416,958	31	10.33	30	
82,212	451	18,229	379.122	48	9.48	51	(A) Les renseignements n'ont été fournis qu'à partir de 1886.
316,116	4,099	7,712	309.487	24	9.57	25	
359,455	3,435	10,464	479,908	22	9.80	22	
376,436	3,676	10,240	377,548	27	16.92	16	
328,908	4,527	7,265	267,541	27	8.44	32	
320,537	2,139	14,985	355,050	42	10.71	39	
567,778	6,394	8,880	351,230	25	8.98	28	
425,370	2,119	20,074	586,343	34	8.74	39	
21,052	2,056	1,024	41,920	24	9.00	27	
691,752	9,118	7,587	271,678	28	7.55	37	(B) Longueur des routes en 1891 (col. 12). Les renseignements n'ont été fournis qu'à partir de 1878.
501,582	4,065	10,732	428,129	25	12.53	20	
121,645	2,647	4,596	381,116	12	12.09	10	
342,494	3,145	10,890	348,186	31	11.34	27	
474,677	3,560	13,333	430,800	31	10.62	29	
369,823	1,694	21,831	485,770	45	10.61	42	(C) Les renseignements n'ont été fournis qu'à partir de 1878.
214,941	2,283	9,415	368,727	26	11.02	24	
316,978	2,014	15,739	1,044,831	15	8.85	17	
387,880	1,921	20,192	705,273	29	8.32	35	(D) Les renseignements n'ont été fournis qu'à partir de 1880.
440,948	3,766	11,709	476,391	25	13.84	18	
201,472	1,292	15,594	338,002	46	10.89	42	
303,615	3,386	8,967	367,581	24	12.45	19	
129,789	2,881	4,505	300,796	15	6.03	25	
257,257	2,878	8,939	304,768	29	7.50	39	
544,682	2,873	18,959	447,782	42	8.00	52	
440,772	3,344	13,181	343,715	38	9.04	42	
475,838	4,178	11,389	409,288	28	13.65	20	
621,219	4,283	14,504	515,597	28	7.96	35	
391,591	5,672	6,904	329,065	21	11.28	19	
404,537	2,944	13,741	417,679	34	10.78	32	
291,284	4,893	5,953	281,946	21	11.92	18	(E) Les renseignements n'ont été fournis qu'à partir de 1876.
680,213	6,900	9,858	359,708	27	9.36	29	
735,083	3,332	22,061	711,750	31	14.06	22	
422,932	3,062	13,812	401,803	34	11.99	28	
275,741	2,833	9,733	313,043	31	9.18	34	
668,440	3,677	18,179	535,169	34	9.00	38	
287,902	3,455	8,333	348,064	24	7.12	34	
271,999	2,919	9,318	357,537	26	12.09	21	
174,000	2,364	7,360	301,471	24	9.95	24	
526,862	8,433	6,248	321,040	19	13.01	15	
408,024	3,825	10,667	355,914	30	13.87	22	
464,281	3,998	11,612	564,168	21	12.41	17	

Digitized by Google

NUMÉROS.	DÉPARTEMENTS.	VOLUME TOTAL employé de 1869 à 1891. (Qualité 10.)	AUGMENTATION D'ÉPAISSEUR de 1869 à 1891.	DIMINUTION D'ÉPAISSEUR de 1869 à 1891.	SURFACE des CHAUSSÉES empierrées en 1891.	AUGMENTATION du VOLUME des chaussées de 1869 à 1891. — Col. 4×col. 6 × 4/3.	DIMINUTION du VOLUME des chaussées de 1869 à 1891. — Col. 5×col. 6 × 4/3.
1	3	3	4	5	6	7	8
46	Loiret	374,934	»	0.0470	2,483,918	»	155,659
47	Lot (A)	23,835	0.0054	»	1,465,746	10,553	»
48	Lot-et-Garonne	315,364	0.0115	»	2,124,055	32,569	»
49	Lozère	319,894	»	0.0030	2,002,540	»	8,009
50	Maine-et-Loire	552,100	»	0.0095	2,754,165	»	34,887
51	Manche	556,670	0.0165	»	2,272,572	49,996	»
52	Marne	380,671	»	0.0040	2,976,542	»	15,875
53	Marne (Haute-)	302,564	»	0.0040	2,392,656	»	12,761
54	Mayenne	519,671	0.0160	»	2,927,592	62,455	»
55	Meurthe-et-Moselle (B)	275,475	»	0.0030	2,580,040	»	113,521
56	Meuse	454,498	»	0.0285	2,831,782	»	107,608
57	Morbihan	367,529	»	0.0020	3,025,223	»	8,067
58	Nièvre	359,038	0.0160	»	2,597,884	55,421	»
59	Nord	138,841	0.0030	»	355,991	1,424	»
60	Oise	403,077	0.0075	»	2,242,114	22,421	»
61	Orne	389,615	0.0215	»	2,656,405	76,151	»
62	Pas-de-Calais	606,608	»	»	2,326,825	»	»
63	Puy-de-Dôme (C)	599,506	»	0.0155	2,610,427	»	53,949
64	Pyrénées (Basses-)	441,072	0.0050	»	2,230,587	14,871	»
65	Pyrénées (Hautes-)	312,509	0.0350	»	1,492,250	69,638	»
66	Pyrénées-Orientales	493,205	0.0120	»	1,534,091	24,545	»
67	Rhône	432,162	0.0575	»	1,210,825	92,830	»
68	Saône (Haute-)	154,425	»	0.0095	1,714,689	»	21,719
69	Saône-et-Loire	413,533	»	0.0150	3,018,925	»	60,378
70	Sarthe	336,702	0.0275	»	2,354,069	86,316	»
71	Savoie (D)	222,094	»	0.0100	1,698,154	»	22,642
72	Savoie (Haute-) (E)	146,006	»	0.0060	1,494,501	»	11,956
73	Seine	147,615	0.0475	»	136,480	8,644	»
74	Seine-Inférieure	654,678	»	0.0245	3,261,760	»	106,551
75	Seine-et-Marne	384,038	»	0.0215	2,475,688	»	70,959
76	Seine-et-Oise	613,454	0.0090	»	2,200,445	26,405	»
77	Sèvres (Deux-)	429,088	»	0.0085	2,466,004	»	27,948
78	Somme (F)	386,348	0.0103	»	3,067,120	42,122	»
79	Tarn	295,431	»	0.0110	1,775,366	»	26,039
80	Tarn-et-Garonne (G)	137,094	»	0.0442	1,586,392	»	93,491
81	Var	347,599	0.0170	»	1,251,432	28,366	»
82	Vaucluse	218,152	0.0505	»	814,934	54,872	»
83	Vendée	416,556	0.0240	»	2,738,428	87,630	»
84	Vienne	326,074	»	0.0105	2,195,261	»	30,734
85	Vienne (Haute-)	316,847	0.0120	»	2,208,747	35,340	»
86	Vosges	221,033	0.0080	»	2,256,693	24,071	»
87	Yonne (H)	365,115	»	0.0540	2,784,317	»	150,353

Digitized by Google

VOLUME des MATÉRIAUX de qualité 10 consommés de 1869 à 1891. — Col. 3 — col. 7 ou col. 3 + col. 8.	CIRCULATION CUMULÉE de 1869 à 1891.	CONSOMMATION MOYENNE par 100 colliers et par an. — Col. 9 × 100 / col. 10	LONGUEUR MOYENNE des routes de 1865 à 1891.	CONSOMMATION MOYENNE par kilomètre et par 100 colliers de matériaux de qualité 10. — Col. 11 / col. 12.	COEFFICIENT de QUALITÉ de 1896.	CONSOMMATION NÉCESSAIRE par kilomètre et par 100 colliers de matériaux de qualité réelle. — Col. 13 × 10 / col. 14.	OBSERVATIONS.
9	10	11	12	13	14	15	16
530,593	3,460	15,335	406,125	38	9.79	39	
13,282	398	3,337	277,733	12	7.16	17	
282,795	3,093	9,143	362,729	25	11.41	22	(A) Les renseignements n'ont été fournis qu'à partir de 1888.
327,903	2,027	16,177	443,745	36	9.34	39	
586,987	3,883	15,177	540,922	28	12.20	23	
506,674	5,040	10,053	367,270	27	12.06	22	
396,546	2,659	14,913	542,740	27	14.00	19	
315,325	2,412	13,073	410,539	31	9.37	33	
457,216	3,009	15,195	481,935	32	11.77	27	
388,996	2,621	14,842	440,720	34	14.00	24	(B) Longueur des routes en 1891 (col. 12). Renseignements donnés à partir de 1871.
562,106	4,609	12,196	506,971	24	13.74	17	
375,596	2,825	13,295	574,801	23	12.91	18	
303,617	3,249	9,344	466,907	20	11.02	18	
137,417	9,058	1,517	58,374	26	19.08	14	
380,656	4,416	8,620	392,300	22	13.10	17	
313,464	3,371	9,299	451,963	21	14.45	14	
606,608	5,223	11,614	429,423	27	12.33	22	
653,455	4,374	14,940	471,271	32	15.22	21	(C) Longueur des routes en 1891.
426,201	3,782	11,269	410,250	27	12.59	21	
242,871	5,151	4,715	293,005	16	11.91	13	
468,660	5,054	9,273	329,850	28	7.57	37	
339,332	8,173	4,152	204,905	20	16.33	12	
176,144	1,626	10,833	316,240	34	7.02	48	
473,911	2,633	17,999	572,870	31	13.93	22	
250,386	3,667	6,828	393,576	17	12.85	13	
244,736	2,594	9,435	337,115	28	9.28	30	(D) La longueur de 1865 est de 183k,936. On a pris la longueur de 1891.
157,962	2,019	7,824	277,937	28	7.70	36	(E) La longueur de 1865 est de 250k,948. (Longueur de 1891, 304k,926.)
138,971	24,274	573	23,055	25	13.94	18	
761,229	4,282	17,777	567,462	31	9.90	31	
455,008	4,231	10,754	368,530	29	11.41	25	
587,049	6,810	8,620	367,956	23	11.20	20	
457,036	3,366	13,578	463,629	29	13.00	22	
344,226	3,608	9,541	548,400	17	13.69	12	(F) Les renseignements ne sont donnés qu'à partir de 1877.
321,470	3,623	8,873	330,593	27	7.73	35	
230,585	2,500	9,223	251,075	37	9.21	40	(G) Les renseignements ne sont donnés qu'à partir de 1877.
319,233	5,123	6,231	270,645	23	8.93	26	
163,280	5,257	3,106	154,648	20	7.09	28	
328,926	2,726	12,029	538,994	22	10.72	20	
356,808	3,256	10,958	381,406	29	11.54	25	
281,507	3,026	9,303	375,580	25	10.95	23	
196,962	2,847	6,918	407,323	17	9.41	18	
515,468	2,939	17,539	510,815	35	10.77	32	(H) Longueur des routes en 1891.

Digitized by Google

MINISTÈRE
DES
TRAVAUX PUBLICS

DIRECTION
DES ROUTES,
DE LA NAVIGATION
ET DES MINES

ANNEXE II.

DÉPARTEMENT D

ROUTES NATIONALES.

PROJET DE BUDGET
POUR L'ENTRETIEN DES ROUTES NATIONALES
PENDANT L'ANNÉE 189 .

Instruction.

Les articles 1, 7, 10, 14, 17, 20, 24, 27, 32, 35, 37, 39, sont empruntés aux derniers états de décomposition.

Si l'on juge qu'il y a lieu de les modifier, le motif de la différence est expliqué dans les observations.

L'article 2 est emprunté au tableau joint à la circulaire ministérielle en date du 12 octobre 1897.

Art. 3. Nombre réduit de colliers constaté dans le dernier recensement.

Art. 4. Produit de l'article 2 par le centième de l'article 3.

Art. 5 et 34. Longueurs à entretenir.

Art. 6, 8, 11, 15, 18, 25, 28, 33, 36. Produits des deux articles précédents.

Art. 12. Somme des articles 8 et 11.

Art. 19. Somme des articles 15 et 18.

Art. 21. Produit des articles 5 et 20.

Art. 22. Somme des articles 12, 19 et 21.

Art. 30. Somme des articles 25, 28 et 29.

Art. 38. Somme des articles 33, 36 et 37.

Art. 40. Somme des articles 30, 38 et 39.

Art. 41. Égal à l'article 22.

Art. 42. Égal à l'article 40.

Art. 9, 13, 16, 23, 26, 29, 31, 43, 44, 45, 46, 47, à justifier dans chaque cas.

Art. 48. Somme des articles 41, 42, 43, 44, 45, 46 et 47.

DRESSÉ et PRÉSENTÉ par l'Ingénieur en chef soussigné.

A le 189 .

Digitized by Google

A. — CHAUSSÉES EMPIERRÉES.

1° FOURNITURES.			
1. Qualité moyenne des matériaux.....			
2. Consommation nécessaire par kilomètre et par 100 colliers.			
3. Fréquentation.....			
4. Consommation par kilomètre.....			
5. Longueur.....			
6. Volume de matériaux à employer.....			
7. Prix moyen du mètre cube.....			
8. Dépense en matériaux.....			
9. Volume de matières d'agrégation.....			
10. Prix moyen du mètre cube.....			
11. Dépense en matières d'agrégation.....			
12. Dépense totale en fournitures.....			
2° MISE EN ŒUVRE.			
13. Volume de matériaux à employer en rechargements cylindrés.....			
14. Prix moyens des rechargements cylindrés par mètre cube.			
15. Dépense totale des rechargements cylindrés			
16. Volume de matériaux à utiliser en emplois partiels.....			
17. Prix moyen des emplois partiels par mètre cube.....			
18. Dépense totale des emplois partiels.....			
19. Dépense totale de mise en œuvre.....			
3° SOINS A LA ROUTE.			
20. Dépense par kilomètre pour époudrement et ébouage des chaussées et soins aux accotements.....			
21. Dépense totale pour époudrement et ébouage des chaussées et soins aux accotements.....			
22. TOTAL des dépenses pour les chaussées empierrées.....			

OBSERVATIONS.

B. — CHAUSSÉES PAVÉES.

1° FOURNITURES.

23. Nombre de pavés à fournir.....
24. Prix du mille de pavés.....
25 Dépense en fourniture de pavés.....
26. Volume du sable.....
27. Prix du mètre cube de sable.....
28. Dépense en fourniture de sable .....
29. Dépense en matériaux pour bandes latérales empierrées..
30. Dépense totale en fournitures.....

2° MISE EN ŒUVRE.

31. Surface des relevés-à-bout.....
32. Prix du mètre carré de relevé-à-bout.....
33. Dépense en relevés-à-bout.....
34. Longueur des chaussées pavées .....
35. Dépense par kilomètre pour repiquages, soufflages, retaille de pavés et entretien courant.....
36. Dépense totale pour repiquages, soufflages, retaille de pavés et entretien courant.....
37. Dépense d'emploi des matériaux pour bandes latérales empierrées de mise en œuvre.....
38. Dépense totale de mise en œuvre.....

3° SOINS A LA ROUTE.

39. Dépense totale pour époudrement et ébouage des bandes latérales empierrées et pour soins aux accotements....

40. TOTAL des dépenses pour les chaussées pavées.....

OBSERVATIONS.

C. — RÉCAPITULATION ET DÉPENSES GÉNÉRALES.

41. Total des dépenses pour chaussées empierrées				
42. Total des dépenses pour chaussées pavées				
43. Entretien des fossés et talus				
44. Entretien des ouvrages d'art				
45. Entretien des trottoirs, plantations, etc				
46. Dépenses diverses (*)				
Enlèvement des neiges				
Arrosage dans les traverses				
Enlèvement des boues dans les traverses				
Acquisitions de matériel				
Allocations aux Compagnies de tramways				
Gardiens de ponts suspendus				
Total des dépenses diverses				
47. Frais généraux (*)				
Frais de tournées et de déplacements				
Personnel auxiliaire ou temporaire				
Frais d'imprimés				
Statistique et expériences				
Loyers				
Divers				
Total des frais généraux				
Total général				

OBSERVATIONS.

(*) Voir, pour la distinction entre les dépenses diverses et les frais généraux, les circulaires des 20 juin 1882 et 10 avril 1889.

Digitized by Google

MINISTÈRE
DES
TRAVAUX PUBLICS

DIRECTION
DES ROUTES,
DE LA NAVIGATION
ET DES MINES

ANNEXE .

ROUTES NATIONALES

Département d

DÉCOMPOSITION
DES DÉPENSES D'ENTRETIEN, D'AMÉLIORATION ET DE RÉPARATION DES AVARIES EXCEPTIONNELLES.

EXERCICE 189.....

CRÉDITS ALLOUÉS.

CHAPITRE ..... (Entretien).....

CHAPITRE ..... (Grosses réparations).

TOTAL.....

DRESSÉ ET PRÉSENTÉ par l'Ingénieur en chef soussigné.

A ....., le ..... 189 .

Digitized by Google

BASES DE LA DÉCOMPOSITION.

TABLEAU I. — *Relevé des journées de cantonniers et ouvriers auxiliaires.*

	NUMÉROS ET DÉSIGNATION DES ARTICLES.	NOMBRE DE JOURNÉES DE TRAVAIL EFFECTIF.				PROPORTION POUR 100.	DÉPENSE par article.
		Cantonniers.	Chefs cantonniers.	Auxiliaires.	Total.		
	1	2	3	4	5	6	7
	CHAUSSÉES EMPIERRÉES.						
1	Approvisionnement et cassage de matériaux.....						
2	Approvisionnement de matières d'agrégation.....						
3	Rechargements généraux cylindres.....						
4	Emplois partiels.....						
5	Époudrement et ébouage de la chaussée et soins aux accotements.....						
6	TOTAL.....						
	CHAUSSÉES PAVÉES.						
7	Approvisionnement et préparation des pavés....						
8	Approvisionnement de sable pour pavages.....						
9	Approvisionnement pour bandes latérales empierrées.....						
10	Relevés-à-bout.....						
11	Repiquages, soufflages, retaille de pavés et entretien courant.....						
12	Emploi de matériaux pour bandes latérales.....						
13	Époudrement et ébouage des bandes latérales et soins aux accotements.....						
14	TOTAL.....						
15	Entretien des fossés et talus.....						
16	Entretien des ouvrages d'art.....						
17	Entretien des trottoirs, plantations, etc.....						
18	Dépenses diverses.....						
19	Améliorations et réparations d'avaries exceptionnelles.....						
20	TOTAL des cinq derniers articles...						
21	Report des chaussées empierrées.....						
22	Report des chaussées pavées.....						
23	TOTAL GÉNÉRAL.....						
							fr. c.
24	Prix moyen de la journée de travail effectif, y compris les frais de surveillance des chefs cantonniers :						

Digitized by Google

TABLEAU II. — *Relevé général des dépenses.*

NUMÉROS et NATURE DES DÉPENSES.		CHAUSSÉES			ENTRETIEN des fossés et talus.	ENTRETIEN des ouvrages d'art.	ENTRETIEN des trottoirs et plantations.	DÉPENSES diverses.	FRAIS GÉNÉRAUX.	AMÉLIORATIONS et réparations d'avaries exceptionnelles.	TOTAL.
		EMPIERRÉES.	PAVÉES.	TOTAL.							
1		2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	Entreprises.....										
2	Tâches.....										
3	Mémoires.....										
4	Cantonniers et auxiliaires.										
5	Dépenses d'autre nature..										
6	TOTAL.....										

TABLEAU III. — *Décomposition générale des dépenses faites sur les chaussées.*

NUMÉROS et NATURE DES DÉPENSES.		CHAUSSÉES EMPIERRÉES						CHAUSSÉES PAVÉES.						
		APPROVISIONNEMENTS		Rechargements généraux	Empiers partiels.	Époudrement, ébouage et soins aux accotements	TOTAL.	APPROVISIONNEMENTS			SOUFFLAGES, repiquages, retaille de pavés et entretien courant.	EMPLOIS des matériaux pour bandes latérales.	ÉPOUDREMENT et ébouage des bandes latérales et soins aux accotements.	TOTAL.
		de matériaux.	de matières d'agrégation.					de pavés.	de sable pour pavages.	de matériaux pour bandes latérales empierrées				
1		2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1	Entreprises....													
2	Tâches.....													
3	Mémoires.....													
4	Cantonniers et auxiliaires..													
5	Dépenses d'autre nature.....													
6	TOTAL													

Digitized by Google

DÉCOMPOSITION DÉTAILLÉE.

TABLEAU A. — *Résultats généraux.*

I. — ENTRETIEN.

DÉPENSE GÉNÉRALE.

1. Dépense totale.....
2. Longueur.....
3. Dépense par kilomètre.....
4. Fréquentation.....

RÉPARTITION.

5. Chaussées empierrées : dépense totale.....
6. ——— longueur.....
7. ——— dépense par kilomètre.....
8. ——— fréquentation.....
9. ——— dépense par kilomètre et par 100 colliers.....
10. Chaussées pavées : dépense totale.....
11. ——— longueur.....
12. ——— dépense par kilomètre.....
13. ——— fréquentation.....
14. ——— dépense par kilomètre et par 100 colliers.....
15. Chaussées de toute nature : dépense totale.....
16. ——— dépense par kilomètre.....
17. ——— dépense par kilomètre et par 100 colliers.....
18. Epoudrement et ébouage et soins aux accotements : dépense totale.....
19. Fossés, accotements et talus : dépense totale.....
20. Entretien des ouvrages d'art.....
21. Entretien des trottoirs, plantations, etc.....
22. Dépenses diverses.....
23. Frais généraux.....

24. II. AMÉLIORATIONS ET RÉPARATIONS D'AVARIES EXCEPTIONNELLES.

Détail des articles 22, 23 (Voir les circulaires des 20 juin 1882 et 10 avril 1889) *et de l'article* 24.

DÉPENSES DIVERSES.		FRAIS GÉNÉRAUX.		AMÉLIORATIONS et RÉPARATIONS D'AVARIES EXCEPTIONNELLES.	
OBJET.	MONTANT.	OBJET.	MONTANT.	OBJET.	MONTANT.
TOTAL.....		TOTAL.....		TOTAL.....	

Digitized by Google

TABLEAU B. — *Résultats relatifs aux chaussées empierrées.*

1° FOURNITURES.

25. Dépense en approvisionnements de matériaux	
26. Volume de matériaux approvisionnés : total	
27. ——— par kilomètre	
28. ——— par kilom. et par 100 colliers.	
29. Qualité moyenne	
30. Volume par kilomètre et par 100 colliers, ramené à la qualité 10.	
31. Prix moyen des matériaux : par mètre cube	
32. ——— ramené à la qualité 10	
33. Dépense en approvisionnements de matières d'agrégation	
34. Volume des matières d'agrégation approvisionnées	
35. Prix moyen des matières d'agrégation, par mètre cube	
36. Dépense en fournitures : totale	
37. ——— par kilomètre	
38. ——— par kilomètre et par 100 colliers	

2° MISE EN ŒUVRE.

39. Dépense de mise en œuvre : totale	
40. ——— par kilomètre	
41. ——— par kilomètre et par 100 colliers	
42. Dépense totale des rechargements généraux cylindrés	
43. Volume des matériaux employés en rechargements généraux cylindrés	
44. Prix moyen des rechargements généraux cylindrés par mètre cube	
45. Dépense totale des emplois partiels	
46. Volume des matériaux utilisés en emplois partiels	
47. Prix moyen des emplois partiels par mètre cube	

3° SOINS A LA ROUTE.

48. Époudrement et ébouage des chaussées et soins à donner aux accotements : dépense totale	
49. Époudrement et ébouage des chaussées et soins à donner aux accotements : dépense par kilomètre	

OBSERVATIONS SUR LES TABLEAUX A ET B.

Digitized by Google

TABLEAU C. — *Résultats relatifs aux chaussées pavées.*

1° FOURNITURES.

50. Dépense en approvisionnement de pavés		
51. Nombre de pavés approvisionnés		
52. Prix moyen du millier de pavés		
53. Dépense en approvisionnement de sable		
54. Volume de sable approvisionné		
55. Prix moyen du mètre cube de sable		
56. Dépense en matériaux pour bandes latérales empierrées		
57. Dépense en fournitures : totale		
58. ——— par kilomètre		
59. ——— par kilomètre et par 100 colliers		

2° MISE EN ŒUVRE.

60. Dépense de mise en œuvre : totale		
61. ——— par kilomètre		
62. ——— par kilomètre et par 100 colliers		
63. Dépense en repiquages, soufflages, retaille de pavés et entretien courant : totale		
64. Dépense en repiquages, soufflages, retaille de pavés et entretien courant : par kilomètre		
65. Dépense en repiquages, soufflages, retaille de pavés et entretien courant : par kilomètre et par 100 colliers		
66. Dépense en relevés-à-bout		
67. Surface des relevés-à-bout		
68. Prix du mètre carré de relevé-à-bout		
69. Dépense d'emploi des matériaux pour bandes latérales empierrées		

3° SOINS A LA ROUTE.

70. Dépense pour époudrement et ébouage des bandes latérales et soins aux accotements		

OBSERVATIONS.

ANNEXE.

Qualité des matériaux.

NUMÉROS ET NATURE DES MATÉRIAUX.	COEFFICIENT DE QUALITÉ pour chaque nature de matériaux.	QUANTITÉ par QUALITÉS respectives.	PRODUITS.
1	2	3	4
Totaux.....			
Coefficient moyen.....			

Digitized by Google

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

PONTS ET CHAUSSÉES.

DÉPARTEMENT

d

ARRONDISSEMENT

d

ANNEXE IV.

FEUILLE DE TRAVAIL

DU CANTONNIER

pendant le mois d

SUBDIVISION

d

ROUTE NATIONALE N°

CANTON N°

Longueur :

INSTRUCTION.

A la fin de chaque journée le cantonnier répartit le nombre d'heures de travail effectif, repos déduits, que comporte cette journée entre les différentes colonnes de la feuille, suivant la nature des occupations auxquelles il s'est livré.

Les colonnes 2 à 6 se rapportent aux travaux habituels des cantonniers pour l'entretien proprement dit des routes. Les travaux divers comprennent l'enlèvement des neiges, la réparation des éboulements, les arrosages, les sondages des chaussées et généralement tout ce qui ne fait pas partie du service courant.

Le nombre des journées où le cantonnier n'a pas été sur la route, par suite de fêtes, congés, maladies, absences, est porté, ainsi que celui des jours fériés, dans la colonne 12.

Dans chacune de ses tournées le cantonnier chef vise la feuille de travail sur la ligne correspondant au jour de son passage et vérifie l'exactitude des chiffres qui y sont portés. Si le cantonnier est illettré, le cantonnier chef remplit les colonnes de la feuille d'après les indications contrôlées du cantonnier.

A la fin de chaque mois le cantonnier chef recueille les feuilles de sa brigade et les transmet au conducteur avec ses observations.

Le conducteur vise également la feuille de travail dans chacune de ses tournées et vérifie l'exactitude des chiffres qui y sont portés.

Toute inscription reconnue fausse est punie d'une amende.

A la fin du mois, le conducteur envoie la feuille à l'ingénieur, après avoir fait les totaux et rempli le tableau ci-dessous en donnant une appréciation sommaire sur la conduite et le travail du cantonnier.

	RECAPITULATION.	NOMBRE DE JOURNÉES		
		de CANTONNIERS.	D'OUVRIERS auxiliaires (3).	ENSEMBLE.
1	Approvisionnement et cassage des matériaux			
2	Approvisionnement de matières d'agrégation			
3	Rechargements généraux cylindrés			
4	Emplois partiels			
5	Epoudrement, ébouage de la chaussée et soins aux accotements			
6	Fossés et talus			
7	Entretien des ouvrages d'art			
8	Entretien des trottoirs et plantations			
9	Travaux divers (1)			
10	Réparations d'avaries et améliorations			
11	Jours de fête, congés et absences			
	TOTAUX	(2)		

(1) Pour cette répartition le conducteur consulte les ordres donnés, les notes prises dans ses tournées et dans celles du cantonnier chef et les feuilles d'attachement.

(2) Ce total doit être égal au nombre de jours du mois.

(3) Les chiffres de cette colonne sont tirés des feuilles d'attachement. Le total est égal au nombre de journées porté sur ces feuilles.

OBSERVATIONS SUR LE TRAVAIL ET LA CONDUITE DU CANTONNIER.

A , le 189 .

Le Conducteur des Ponts et Chaussées,

DATES.	NOMBRE D'HEURES CONSACRÉES CHAQUE JOUR										FÊTES, CONGÉS et absences. — Nombre de journées.	OBSERVATIONS. — VISAS.
	A L'APPROVISIONNEMENT et au cassage des matériaux (1).	A L'APPROVISIONNEMENT des matières d'agrégation.	AUX RECHARGEMENTS généraux cylindrés.	AUX EMPLOIS PARTIELS.	A L'ÉPOUDREMENT, à l'ébouage de la chaussée et aux accotements.	AUX FOSSÉS ET TALUS.	AUX OUVRAGES D'ART.	AUX TROTTOIRS et plantations.	AUX TRAVAUX DIVERS.	ENSEMBLE.		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1er....												
2.....												
3.....												
4.....												
5.....												
6.....												
7.....												
8.....												
9.....												
10.....												
11.....												
12.....												
13.....												
14.....												
15.....												
16.....												
17.....												
18.....												
19.....												
20.....												
21.....												
22.....												
23.....												
24.....												
25.....												
26.....												
27.....												
28.....												
29.....												
30.....												
31.....												
TOTAUX.												
Journées. (2)										(3)		

(1) Nombre de mètres cubes approvisionnés par le cantonnier dans le mois : *mètres cubes.*

(2) Le nombre d'heures est transformé en nombre de journées en raison du nombre d'heures de travail effectif que comporte le mois, d'après les règlements, temps de repos déduit.

(3) Total égal au nombre de jours du mois, déduction faite des jours de fête, des congés et des absences.

OBSERVATIONS. — Si le canton s'étend sur des routes départementales ou des chemins vicinaux, le temps passé sur ces voies de communication sera porté dans la colonne des absences.

Digitized by Google

PONTS ET CHAUSSÉES.

DÉPARTEMENT
d

ARRONDISSEMENT
d

SUBDIVISION
d

sur une longueur
de mètres.

Mois d 189 .

ANNEXE V.

ROUTE NATIONALE N°

FEUILLE DE TRAVAIL DES CANTONNIERS.

BORDEREAU RÉCAPITULATIF.

NUMÉROS D'ORDRE des feuilles.	NUMÉROS des CANTONS.	NOMS DES CANTONNIERS.	NUMÉROS D'ORDRE des feuilles.	NUMÉROS des CANTONS.	NOMS DES CANTONNIERS.

A , le 189 .

Le Conducteur des Ponts et Chaussées,

Digitized by Google

RÉCAPITULATION.

	NUMÉROS ET DÉSIGNATIONS DES ARTICLES	NOMBRE DE JOURNÉES DE TRAVAIL EFFECTIF						
		des CANTONNIERS.	des AUXILIAIRES	EN-SEMBLE.	DES CHEFS CANTONNIERS			NOMBRE total des journées.
					sur le canton.	en tournées.	TOTAL.	
	1	2	3	4	5	6	7	8
	CHAUSSÉES EMPIERRÉES.							
1	Approvisionnements et cassage de matériaux.							
2	Approvisionnement de matières d'agrégation.							
3	Rechargements généraux cylindrés.....							
4	Emplois partiels.....							
5	Epoudrement et ébouage de la chaussée et soins aux accotements.....							
6	TOTAL.....							
	CHAUSSÉES PAVÉES.							
7	Approvisionnement et préparation des pavés.							
8	Approvisionnement de sable pour pavage.....							
9	Approvisionnement pour bandes latérales empierrées.....							
10	Relevés-à-bout.....							
11	Repiquages, soufflages, retaille des pavés et entretien courant.....							
12	Emploi de matériaux pour bandes latérales...							
13	Epoudrement et ébouage des bandes latérales et soins aux accotements.....							
14	TOTAL.....							
15	Entretien des fossés et talus.....							
16	Entretien des ouvrages d'art.....							
17	Entretien des trottoirs, plantations.....							
18	Dépenses diverses.....							
19	Améliorations et réparations d'avaries.....							
20	TOTAL des cinq derniers articles..							
21	Report des chaussées empierrées.....							
22	Report des chaussées pavées.....							
	TOTAL GÉNÉRAL.....							

OBSERVATIONS.

Les colonnes 2, 3, 4, 5, sont les sommes des articles correspondants des récapitulations faites sur les feuille de travail.

Le total de la colonne 6 est la somme des nombres de journées portées sur les feuilles de travail des cantonniers chefs pour temps passé en tournées sur les routes nationales, déduction faite du temps qu'ils auraient pu consacrer à d'autres voies de communication, si leur brigade s'étend en dehors des routes nationales.

Ce total est réparti dans la colonne 6 entre les différents articles proportionnellement aux nombres de la colonne 4.

La colonne 8 est la somme des colonnes 4 et 7.

Digitized by Google

LÉGISLATION ET STATISTIQUE ÉTRANGÈRES.

(N° 221)

EMPIRE D'ALLEMAGNE.

RÉSULTATS GÉNÉRAUX DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER

PENDANT LES EXERCICES 1895-1896 ET 1894-1895.

Les renseignements qui suivent ont été extraits du XVIe volume de la Statistique officielle des chemins de fer allemands, publiée par l'Office impérial des chemins de fer, et intitulée : *Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands.*

A. — Réseau à voie normale.

I. — DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU.

DÉSIGNATION des RÉSEAUX	EXERCICE 1895-1896				EXERCICE 1894-1895			
	LONGUEURS CONSTRUITES			LONGUEURS moyennes exploitées	LONGUEURS CONSTRUITES			LONGUEURS moyennes exploitées
	à deux ou plusieurs voies	à simple voie	totales		à deux ou plusieurs voies	à simple voie	totales	
	km.	km.	km.	km.	km.	km.	km.	km.
Réseau des États (*)	14.876	26.768	41.644	41.352	14.295	25.984	40.279	40.203
Réseau concédé — Lignes exploitées par les États	»	104	104	104	»	104	104	104
Réseau concédé — Lignes exploitées par les Compagnies	933	2.579	3.512	3.471	933	2.851	3.784	3.758
Total	15.809	29.451	45.620	44.927	15.228	28.939	44.167	44.065

(*) Y compris les lignes concédées exploitées pour le compte des États.

Digitized by Google

II. — Dépenses d'établissement et effectif du matériel roulant.

Désignation des réseaux	Exercice 1895-1896				Exercice 1894-1895			
	Dépenses d'établissement	Effectif du matériel roulant			Dépenses d'établissement	Effectif du matériel roulant		
		Locomotives	Voitures à voyageurs	Wagons et fourgons		Locomotives	Voitures à voyageurs	Wagons et fourgons
	milliers de francs				milliers de francs			
Réseau des États	13.427.362	15.256	29.446	309.988	13.071.107	14.917	28.246	301.421
Réseau concédé — Lignes exploitées par les États	25.712	21	38	848	25.716	20	37	838
Réseau concédé — Lignes exploitées par les Compagnies	805.066	830	1.939	19.575	879.255	902	2.071	19.960
Total	14.258.140	16.107	31.423	330.411	13.976.078	15.839	30.354	322.219

III. — Transport des voyageurs.

Désignation des réseaux	Exercice 1895-1896				Exercice 1894-1895			
	Nombre de voyageurs transportés		Recettes du transport des voyageurs		Nombre de voyageurs transportés		Recettes du transport des voyageurs	
	à toute distance	à un kilomètre	totales	par voyageur kilomètre	à toute distance	à un kilomètre	totales	par voyageur kilomètre
	milliers	milliers	milliers de francs	centimes	milliers	milliers	milliers de fr.	centimes
Réseau des États	552.484	13.202.876	481.020	3,64	592.900	12.085.306	445.330	3,68
Réseau concédé — Lignes exploitées par les États	1.300	16.617	680	4,09	1.224	15.864	642	4,05
Réseau concédé — Lignes exploitées par les Compagnies	38.549	697.791	25.766	3,69	38.622	709.372	27.370	3,89
Total	592.333	13.917.284	507.466	3,65	542.746	12.810.542	473.342	3,70

Digitized by Google

IV. — Transport des marchandises (*).

DÉSIGNATION des MARCHANDISES	EXERCICE 1895-1896				EXERCICE 1894-1895			
	NOMBRE DE TONNES TRANSPORTÉES (**)		RECETTES DU TRANSPORT DES MARCHANDISES		NOMBRE DE TONNES TRANSPORTÉES (**)		RECETTES DU TRANSPORT DES MARCHANDISES	
	à toute distance	à un kilomètre	totales	par tonne kilom.	à toute distance	à un kilomètre	totales	par tonne kilom.
	milliers	milliers	milliers de francs	centimes	milliers	milliers	milliers de francs	centimes
Réseau des Etats	224.940	24.078.132	1.172.490	4,87	221.278	23.282.295	1.112.806	4,77
Réseau concédé — Lignes exploitées par les États	1.062	17.939	1.450	8,08	980	16.649	1.358	8.15
Réseau concédé — Lignes exploitées par les Compagnies	22.052	1.019.492	56.189	5,51	22.421	1.050.783	58.061	5,52
Total	248.054	25.115.563	1.230.129	4,90	244.679	24.349.727	1.172.225	4,81

(*) Y compris les marchandises à grande vitesse.

(**) Non compris les transports gratuits.

V. — Résultats financiers de l'exploitation.

DÉSIGNATION des RÉSEAUX	EXERCICE 1895-1896				EXERCICE 1894-1895			
	RECETTES totales	DÉPENSES d'exploitation	PRODUIT net kilométrique	RAPPORT du produit net au capital d'établissement	RECETTES totales	DÉPENSES d'exploitation	PRODUIT net kilométrique	RAPPORT du produit net au capital d'établissement
	milliers de francs	milliers de francs	francs	0/0	milliers de francs	milliers de francs	francs	0 0
Réseau des États	1.776.659	1.010.715	18.740	5,79	1.663.762	1.018.574	16.252	5,00
Réseau concédé — Lignes exploitées par les États	2.865	1.926	9.037	3,65	2.746	1.774	9.362	3,78
Réseau concédé — Lignes exploitées par les Compagnies	92.586	52.499	11.597	5,04	96.319	54.739	11.131	4,76
Total	1.872.110	1.065.140	18.161	5,74	1.762.827	1.075.087	15.796	4,98

Digitized by Google

VI. — Accidents survenus dans l'exploitation.

Exercices	Nature des accidents				Victimes des accidents survenus aux trains en marche								Victimes de leur propre faute ou imprudence (**)							
	Déraillements	Collisions	Accidents divers	Ensemble	Voyageurs		Agents en service		Autres personnes		Ensemble		Voyageurs		Agents en service		Autres personnes (***)		Ensemble	
					tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés
1895-1896	447	264	2.183	2.894	8	143	23	172	8	45	39	360	52	111	387	1.140	247	169	686	1.420
1894-1895	487	344	2.831	3.662	6	94	13	192	20	47	39	333	36	97	329	1.871	242	184	607	2.152

(*) Collisions aux passages à niveau, incendies dans les trains, explosions de chaudières et autres accidents ayant occasionné la mort ou des lésions corporelles.

(**) Y compris, en ce qui concerne les agents d'exploitation, les victimes d'accidents divers survenus en service.

(***) Non compris les suicides.

B. — Réseau à voie étroite.

I. — Longueurs. — Dépenses d'établissement. Effectif et coût du matériel roulant.

Exercices	Longueurs (*)		Dépenses d'établissement		Locomotives		Voitures à voyageurs		Fourgons à bagages		Wagons à marchandises	
	construites	moyennes exploitées	totales	moyennes par kilomètre	nombre	coût moyen d'une locomotive	nombre	coût moyen d'une voiture	nombre	coût moyen d'un fourgon	nombre	coût moyen d'un wagon
	km.	km.	milliers de fr.	francs		francs		francs		francs		francs
1895-1896.....	1.297	1.284	94.032	72.477	270	24.227	710	4.857	128	2.927	5.967	1.936
1894-1895.....	1.353	1.344	99.071	73.214	290	23.271	778	4.898	130	2.924	5.674	1.886

(*) La diminution des longueurs pendant le dernier exercice provient du déclassement de diverses petites lignes sur routes qui ont cessé d'être soumises au contrôle de l'Empire et, par suite, ne figurent plus dans la *Statistique officielle*.

Digitized by Google

II. — Transport des voyageurs et des marchandises.

EXERCICES	NOMBRE DE VOYAGEURS TRANSPORTÉS		RECETTES DU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET BAGAGES		NOMBRE DE TONNES TRANSPORTÉES		RECETTES DU TRANSPORT DES MARCHANDISES	
	à toute distance	à un kilomètre	totales	par kilomètre exploité	à toute distance	à un kilomètre	totales	par kilomètre exploité
	milliers	milliers	milliers de francs	francs	milliers	milliers	milliers de francs	francs
1895-1896...	12.248	92.846	3.820	3.315	4.672	55.547	4.289	3.351
1894-1895...	15.014	113.093	4.269	3.512	4.302	51.077	3.824	2.962

III. — Résultats financiers de l'exploitation.

EXERCICES	RECETTES BRUTES		DÉPENSES D'EXPLOITATION		PRODUIT NET		RAPPORT POUR CENT	
	totales	kilométriques	totales	kilométriques	total	kilométrique	des dépenses aux recettes	du produit net au capital d'établissement
	francs	francs	francs	francs	francs	francs		
1895-1896...	8.358.227	6.505	5.762.671	4.485	2.595.556	2.020	68,95	2,76
1894-1895...	8.360.675	6.220	5.882.600	4.376	2.478.075	1.844	70,36	2,50

Digi

(N° 222)

FINLANDE.

RÉSULTATS GÉNÉRAUX DE L'EXPLOITATION DU RÉSEAU DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT EN 1895 ET 1894.

Les renseignements qui suivent ont été extraits du compte rendu de l'administration du réseau d'État pour 1895, intitulé : « Bidrag till Finlands officiela statistik, — XX, — jernvags — Statistik — 25 Jernvägsstyrelsens i Finland Berättelse for år 1895 — Helsingfors 1896. »

A. — Longueurs. — Dépenses d'établissement. — Effectif du matériel roulant et parcours des trains.

Années	Longueurs construites au 31 décembre			Longueurs moyennes exploitées	Dépenses d'établissement		Effectif du matériel roulant			Parcours des trains	
	à une voie	à deux voies	totales (*)		totales	kilométriques	Locomotives	Voitures à voyageurs	Wagons	à voyageurs	de marchandises mixtes et militaires
	km.	km.	km.	km.	francs	francs				milliers de km.	milliers de km.
1895...	2.390	21	2.411	2.270	192.538.106	79.858	191	487	4.853	3.038	2.574
1894...	2.221	21	2.242	2.122	176.138.624	78.563	175	472	4.516	2.911	2.290

(*) L'écartement de la voie entre les bords intérieurs des rails est de 1m,524 pour tout le réseau.

Digitized by Google

B. — Transport des voyageurs.

ANNÉES	Nombre de voyageurs transportés						Recettes du transport des voyageurs		
	à toute distance					à un kilomètre	totales	par kilomètre exploité	par voyageur kilomètre
	1re classe	2e classe	3e classe	à prix réduit	Ensemble				
	milliers	milliers	milliers	milliers	milliers	milliers	francs	francs	centimes
1895.....	19	389	2.568	46	3.022	148.602	5.819.736	2.564	3,91
1894.....	13	325	2.148	49	2.535	136.177	5.253.845	2.476	3,86

C. — Transport des marchandises.

ANNÉES	Nombre de tonnes transportées						Recettes du transport des marchandises		
	à toute distance					à un kilomètre	totales	par kilomètre exploité	par tonne kilométrique
	Bagages	Grande vitesse	Petite vitesse	Bestiaux	Ensemble				
	milliers	milliers	milliers	milliers	milliers	milliers	francs	francs	centimes
1895.....	4	5	1.219	4	1.232	158.874	9.419.475	4.149	5,92
1894.....	3	4	1.106	4	1.117	151.146	8.820.196	4.157	5,84

D. — Résultats financiers de l'exploitation.

ANNÉES	Recettes		Dépenses		Rapport des dépenses aux recettes	Produit net		Rapport du produit net au capital d'établissement
	totales	kilométriques	totales	kilométriques		total	kilométrique	
	francs	francs	francs	francs	0/0	francs	francs	0/0
1895.....	15.456.284	6.809	10.119.866	4.458	65,47	5.336.418	2.351	2,92
1894.....	14.301.050	6.739	9.186.701	4.329	64,24	5.114.349	2.410	3,02

Digitized by Google

E. — État du personnel du réseau.

ANNÉES	NOMBRE						DÉPENSES ANNUELLES POUR LE PERSONNEL	
	d'employés		d'ouvriers à la journée		Ensemble			
	total	moyen par kilomètre	total	moyen par kilomètre	total	moyen par kilomètre	totales	par kilomètre
							francs	francs
1895.....	3.690	1,63	2.254	0,99	5.944	2,62	7.058.735	3.110
1894.....	3.392	1,60	1.863	0,88	5.255	2,48	6.332.729	2.984

F. — Accidents survenus dans l'exploitation.

ANNÉES	NATURE DES ACCIDENTS				VICTIMES DES ACCIDENTS SURVENUS DANS L'EXPLOITATION								VICTIMES DE LEUR PROPRE FAUTE OU IMPRUDENCE							
					voyageurs		agents		autres personnes		ensemble		voyageurs		agents		autres personnes		ensemble	
	Déraillements	Collisions	Accidents divers	Ensemble	tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés
1895.....	»	»	25	25	»	»	1	1	»	»	1	1	»	1	2	3	12 (*)	8	14	12
1894.....	»	»	22	22	»	»	»	3	»	2	»	5	»	»	»	3	9 (**)	5	9	8

(*) Dont 4 suicides.
(**) Dont 5 suicides.

Digitized by Google

PERSONNEL.

(N° 223)

I. — INGÉNIEURS.

1° CONGÉ.

Arrêté du 6 novembre 1897. — M. **Weill** (Horace), Ingénieur ordinaire de 1re classe, précédemment en congé renouvelable, en qualité de Directeur de la Société pour la transmission de la force par l'électricité, est mis, sur sa demande, en congé d'un an, sans traitement, pour affaires personnelles.

2° CONGÉS ILLIMITÉS.

Arrêté du 11 octobre 1897. — Les Ingénieurs en Chef et ordinaires dont les noms suivent, précédemment mis en congé renouvelable et autorisés à entrer au service de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, sont placés, sur leur demande, dans la situation de congé illimité, savoir :

MM. **Aron**, **Denis** (Ernest), **Geoffroy**, **Rascol**, **Renaudot**,	Ingénieurs en Chef de 1re classe,
Berquet, **Bonneau** (Henri), **Étienne** (Louis), **Mauris**, **Moser**, **Séjourné**,	Ingénieurs en Chef de 2e classe,

Digitized by Google

MM. **Bachy**,
Cartault,
Desmure,
Lestorey de Boulongne,
Morard,
Picard (Joseph),
Quinquet,
} Ingénieurs ordinaires de 1re classe,

Dagallier,
Dessirier,
Margot (Maurice),
Regnoul.
} Ingénieurs ordinaires de 2e classe.

Arrêté du 26 octobre. — Les Ingénieurs en Chef et ordinaires dont les noms suivent, précédemment mis en congé renouvelable et autorisés à entrer au service de la Compagnie des chemins de fer d'Orléans, sont placés, sur leur demande, dans la situation de congé illimité, savoir :

MM. **Pader**, Ingénieur en Chef de 1re classe,
Couvrat-Desvergnes,
Delzenne,
Jégou d'Herbeline,
Liébeaux,
Nigond,
Sabouret,
} Ingénieurs en Chef de 2e classe,

Alvin,
Bloch,
de la Brosse (Henri),
Hérard,
Solacroup,
} Ingénieurs ordinaires de 1re classe,

Jullien (Charles), Ingénieur ordinaire de 2e classe.

Arrêté du 28 octobre. — Les Ingénieurs en Chef dont les noms suivent, précédemment mis en congé renouvelable et autorisés à entrer au service de diverses Compagnies de chemins de fer, sont placés, sur leur demande, dans la situation de congé illimité, savoir :

M. **Mayer** (Émile), Ingénieur en Chef de 2e classe, Directeur de la Compagnie des chemins de fer de l'Est-Algérien ;

M. **Poulet**, Ingénieur en Chef de 2e classe, Directeur de la Compagnie des chemins de fer du Sud de la France ;

M. **Renault** (Gustave), Ingénieur en Chef de 1re classe, Ingénieur-Conseil de la Société générale des chemins de fer économiques.

Digitized by Google

Arrêté du 30 octobre 1897. — Les Ingénieurs en Chef et ordinaires dont les noms suivent, précédemment mis en congé renouvelable, sont placés, sur leur demande, dans la situation de congé illimité, savoir :

M. **Boutan** (Paul), Ingénieur en Chef de 1re classe, Ingénieur-Conseil de la Compagnie des Eaux pour la France et l'Étranger ;

M. **Godot,** Ingénieur en Chef de 1re classe, Directeur de la Compagnie parisienne d'Éclairage et de chauffage par le gaz;

M. **Gotteland,** Ingénieur en Chef de 2e classe, Directeur des travaux de la Société Lyonnaise des forces motrices du Rhône ;

M. **Journet** (Ferdinand), Ingénieur en Chef de 2e classe, Directeur de la Compagnie Parisienne de l'air comprimé ;

M. **Lagout,** Ingénieur en Chef de 2e classe, Ingénieur-Directeur des exploitations de la Société ardoisière de l'Anjou ;

M. **Meyer** (Ferdinand), Ingénieur en Chef de 2e classe, Directeur de la Compagnie continentale Edison ;

M. **Monmerqué,** Ingénieur en Chef de 2e classe, Ingénieur en Chef des services techniques de la Compagnie générale des Omnibus;

M. **de Tavernier** (Charles), Ingénieur en Chef de 2e classe, Directeur de la Compagnie électrique du secteur de la rive gauche de Paris ;

M. **Bertrand** (Léon), Ingénieur ordinaire de 1re classe, Ingénieur-adjoint à la Direction de la Compagnie Parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz ;

M. **Petsche,** Ingénieur ordinaire de 1re classe, Directeur de la Société Lyonnaise des Eaux et de l'Eclairage ;

M. **Rebuffel,** Ingénieur ordinaire de 2e classe, Directeur-technique de la Société des grands travaux de la Ville de Marseille ;

M. **Veilhan,** Ingénieur ordinaire de 2e classe, Ingénieur de la construction de la Compagnie générale des Eaux.

Idem. — Les Ingénieurs en Chef et ordinaires dont les noms suivent, précédemment mis en congé renouvelable et autorisés à entrer au service de la Compagnie des chemins de fer du Nord, sont placés, sur leur demande, dans la situation de congé illimité, savoir :

MM. **Sartiaux,** **Vainet,**	Ingénieurs en Chef de 1re classe,
Agnellet, **Piéron,** **Lefebvre** (Léon),	Ingénieurs en Chef de 2e classe,

Digitized by Google

MM. **Aumont**,
Javary,
Rossignol, } Ingénieurs ordinaires de 2e classe.

Arrêté du 10 *novembre* 1897. — M. **Maréchal**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, en congé pour affaires personnelles, est mis, sur sa demande, en congé illimité et autorisé à rester, en qualité d'Ingénieur-Conseil, au service de la Compagnie générale de traction.

Idem. — M. **Chateau** (Justin), Ingénieur ordinaire de 2e classe, en congé pour affaires personnelles, est mis, sur sa demande, en congé illimité et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest en qualité d'Ingénieur, Chef de la 5e Division de la voie, à la résidence de Caen.

Idem. —M. **Cordier** (Gabriel), Ingénieur ordinaire de 2e classe, en congé pour affaires personnelles, est mis, sur sa demande, en congé illimité, et autorisé à rester, en qualité d'Ingénieur de la voie et des travaux, au service du Syndicat des chemins de fer de Ceinture, à la résidence de Paris.

Arrêté du 13 *novembre.* — Les Ingénieurs en Chef et ordinaires dont les noms suivent, précédemment mis en congé renouvelable et autorisés à entrer au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, sont placés, sur leur demande, dans la situation de congé illimité, savoir :

MM. **Moïse**, Ingénieur en Chef de 1re classe,
Goupil,
Rabut,
Widmer (Édouard), } Ingénieurs en Chef de 2e classe,
Bauchal,
Bonnet,
de Larminat (Jean),
Toulon, } Ingénieurs ordinaires de 1re classe,
Dreyfuss (Justin),
Jourde, } Ingénieurs ordinaires de 2e classe,
Rotereau, Ingénieur ordinaire de 3e classe.

Arrêté du 15 *novembre.* — Les Ingénieurs en Chef et ordinaires dont les noms suivent, précédemment mis en congé renouvelable,

Digitized by Google

sont placés, sur leur demande, dans la situation de congé illimité, savoir :

M. **Krafft**, Ingénieur en Chef de 1re classe, Directeur de la Compagnie napolitaine d'éclairage et de chauffage par le gaz, à Naples ;

M. **Waldmann**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, Ingénieur-Conseil près la Compagnie des chemins de fer du Nord de l'Espagne, à Paris ;

M. **Quellennec**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, Ingénieur en Chef de la Compagnie du canal de Suez, à Ismaïlia.

Arrêté du 18 novembre 1897. — M. **Descubes-Desgueraines**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, précédemment mis en congé renouvelable et autorisé à entrer au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, est placé, sur sa demande, dans la situation de congé illimité.

Idem. — M. **Bonnafous** (Jean), Ingénieur en Chef de 2e classe, précédemment mis en congé renouvelable et autorisé à entrer au service de la Société du chemin de fer ottoman de Jaffa à Jérusalem, en qualité de Directeur de la Société, à la résidence de Jaffa, est placé, sur sa demande, dans la situation de congé illimité.

Idem. — M. **Rœderer**, Ingénieur en Chef de 2e classe, précédemment mis en congé renouvelable et autorisé à entrer au service de la Société anonyme ottomane des chemins de fer de Beyrouth-Damas-Haurân et Biredjick sur l'Euphrate, est placé, sur sa demande, dans la situation de congé illimité.

3° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Dingler**, Ingénieur en Chef de 1re classe.....	1er nov. 1897
M. **Boyeldieu**, Ingénieur ordinaire de 1re classe.	1er nov. 1897
M. **Donnier** (Eugène), Sous-Ingénieur.....	1er nov. 1897
Il est d'ailleurs maintenu en fonctions jusqu'au 20 décembre 1897.	
M. **Olive** (Auguste), Sous-Ingénieur.....	1er déc. 1897
Il est d'ailleurs maintenu en fonctions jusqu'au 1er juin 1898.	
M. **Boyer** (Charles), Sous-Ingénieur.....	1er déc. 1897
Il est d'ailleurs maintenu en fonctions jusqu'au 1er juin 1898.	

Digitized by Google

	Date d'exécution.
M. **Despax** (Bernard), Sous-Ingénieur.....	1er déc. 1897
Il est d'ailleurs maintenu en fonctions jusqu'au 1er juin 1898.	
M. **Labussière** (Urbain), Sous-Ingénieur.....	1er déc. 1897
Il est d'ailleurs maintenu en fonctions jusqu'au 1er juin 1898.	
M. **Lyon** (Jules), Sous-Ingénieur.....	1er janv. 1898

4° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Mazoyer-Lagrange**, Inspecteur général de 1re classe, en retraite.....	1er sept. 1897

5° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 30 *octobre* 1897. — M. **Bourgeois**, Ingénieur ordinaire de 3e classe attaché, à la résidence de Thonon, au service ordinaire du département de la Haute-Savoie et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Schoendoerffer**, est chargé, à la résidence de Douai, des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Wiart**, mis en service détaché, savoir :

1° Service ordinaire de l'arrondissement de Douai;

2° Service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais, — 1er arrondissement;

3° Service hydrométrique des bassins de la Sambre, de l'Escaut et de l'Yser, — 2e arrondissement ;

4° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Connesson**, — arrondissement unique (Embranchement de Douai).

Arrêté du 6 *novembre*. — Le service d'études de la ligne d'Oloron à Bedons [M. **Cadart** (Gaston), Ingénieur en Chef à Pau] est transformé en service d'études et travaux d'infrastructure et de Contrôle de travaux de superstructure.

Idem. — M. **Grandidier**, Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département de la Nièvre, est chargé du service ordinaire du département de la Savoie et du service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Moutiers à Albertville, en remplacement de M. **Robert**, mis en disponibilité pour raisons de santé.

Digitized by Google

Arrêté du 6 novembre 1897. — Est rapporté l'Arrêté du 24 août 1897 par lequel M. **Husson**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, à Montreuil-sur-Mer, a été désigné pour occuper, à dater du 1er décembre 1897, le poste d'Ingénieur ordinaire à Senlis (Oise).

M. **Husson** est chargé, à la résidence d'Amiens, de l'arrondissement du Centre du service ordinaire du département de la Somme, en remplacement de M. **Boyeldieu**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Décision du 10 novembre. — M. **Lœwy**, Élève-Ingénieur de 2e classe, est admis à la 1re classe.

Arrêté du 12 novembre. — M. **Leroux**, ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Tours, au service ordinaire du département d'Indre-et-Loire et à divers services de navigation et de chemins de fer, est chargé, à la résidence de Nevers, du service ordinaire du département de la Nièvre, en remplacement de M. **Grandidier**, appelé à un autre service.

M. **Leroux** remplira les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Arrêté du 15 novembre. — La limite séparative des 2e et 3e sections de la navigation de la Seine, actuellement située en aval du pont d'Épinay, est reportée en aval de l'écluse de Bougival (point 48km,5).

La partie de la Seine comprise entre les deux points ci-dessus désignés est rattachée au 2e arrondissement du service de la 2e section (M. **Equer**, Ingénieur ordinaire à Paris).

Par le même Arrêté le service de la 3e section de la navigation, de la Seine est réparti comme il suit en trois arrondissements, savoir:

1er *arrondissement.*

De l'écluse de Bougival (exclusivement) au barrage des Mureaux (inclusivement), point 94km,7:

M. **Bresse**, Ingénieur ordinaire à Paris.

2e *arrondissement.*

Du barrage des Mureaux (exclusivement) au barrage de Poses inclusivement), point 202km,1 :

M. **Bret**, Ingénieur ordinaire, dont la résidence est transférée de Vernon à Mantes.

Digitized by Google

3e *arrondissement.*

Du barrage de Poses (exclusivement) au pont de Brouilly, près Rouen

M. **Dupont**, Ingénieur ordinaire à Rouen.

II. — CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe les Candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

29 *octobre* 1897. — M. **Betbeder-Matibet** (Paul), Commis, Concours de 1894, — n° 20, Seine-et-Marne, service ordinaire.

30 *octobre*. — M. **Dupont** (Edgard), Commis, Concours de 1894, — n° 91, Aisne, service ordinaire.

Idem. — M. **Usunier** (Eugène), Commis, Concours de 1895, — n° 69, Marne, service ordinaire.

6 *novembre*. — M. **Lalonguière** (Jean), Commis, Concours de 1894, — n° 48, Hautes-Pyrénées, service ordinaire.

16 *novembre*. — M. **Dervillé** (René), Commis, Concours de 1894, — n° 85, Oise, service ordinaire.

19 *novembre*. — M. **Rion** (Charles), Concours de 1884, — n° 193, Oise, service de la navigation entre la Belgique et Paris.

2° SERVICES DÉTACHÉS.

27 *octobre* 1897. — M. **Villard** (Marius), Conducteur de 1re classe, en congé renouvelable, est autorisé à conserver ses fonctions d'Architecte-Voyer de la Ville de Valence.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

Digitized by Google

30 *octobre* 1897. — **M. Ibarcq-Bourdette** (Pierre), Conducteur de 2e classe, en congé renouvelable, est autorisé à conserver ses fonctions d'Architecte municipal de la Ville de Salies-de-Béarn.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

12 *novembre*. — **M. Sabatier** (Henri), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Aude, est mis à la disposition du Ministre de l'Agriculture, pour être employé au service de l'Hydraulique agricole du même département.

Il est placé dans la situation de service détaché.

18 *novembre*. — **M. Jacques** (Fortuné), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de la Dordogne, est autorisé à accepter les fonctions de Directeur des travaux de la Ville de Toulon.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

3° CONGÉS.

10 *novembre* 1897. — Un congé d'un an sans traitement est accordé, pour affaires personnelles, à **M. Chovet** (Joseph), Conducteur de 3e classe, déjà en congé.

15 *novembre*. — Un congé d'un an sans traitement est accordé, pour affaires personnelles, à **M. Houbre** (Joseph), Conducteur de 1re classe, déjà en congé.

Idem. — Un congé d'un an sans traitement est accordé, pour raisons de santé, à **M. Brunet** (Henri), Conducteur de 4e classe, en disponibilité pour raisons de santé.

16 *novembre*. — Un congé d'un an sans traitement est accordé, pour affaires personnelles, à **M. Grimouille** (Albert), Conducteur de 3e classe, déjà en congé.

Idem. — Un congé d'un an sans traitement est accordé, pour affaires personnelles, à **M. Tournaire** (Albert), Conducteur de 4e classe, déjà en congé.

4° DISPONIBILITÉ.

19 *novembre* 1897. — **M. Trépreau** (Maurice), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de la Loire, au service de

Digitized by Google

la 2e section de la navigation de la Loire, est mis en disponibilité avec demi-traitement pendant six mois, pour raisons de santé.

5° DÉMISSIONS.

25 *octobre* 1897. — Est acceptée la démission de M. **Thomas** (Victor), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de Constantine, au service ordinaire de la circonscription de Constantine.

13 *novembre*. — Est acceptée la démission des Conducteurs dont les noms suivent, en congé pour affaires personnelles :

MM. **Bachelet** (Désiré), Conducteur de 2e classe,

Altenburger (Émile),
Duval (Alphonse),
Meige (Théophile),
Perrier (Louis),
Rolot (Paul),
Wuillème (Jules),
} Conducteurs de 3e classe,

Besse (Géraud),
Bodard (Victor),
Broc (Jean),
Fourrat (Léon),
Gaillard (Achille),
George (Napoléon),
Giraud (Frédéric),
Joannès (Alfred),
Leau (Henry),
Mounier (Édouard),
Pouget (Jean),
Tourrasse (Louis).
} Conducteurs de 4e classe.

6° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Person** (Henri), Conducteur principal, Meuse, service ordinaire et service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Lérouville à Vitry-le-François	1er nov. 1897
M. **de Monda** (Etienne), Conducteur principal, Hautes-Pyrénées, service ordinaire.....	1er déc. 1897

Digitized by Google

Date d'exécution.

M. **Bouchet** (Michel), Conducteur de 1re classe, Pas-de-Calais, service ordinaire..... 1er déc. 1897

Il est d'ailleurs maintenu en fonctions jusqu'à la liquidation de sa pension.

M. **Roulleau** (Eugène), Conducteur principal, Vendée, service des études et travaux du chemin de fer de Fontenay-le-Comte à Cholet..... 1er janvier 1898

M. **Guillouard** (Charles), Conducteur principal, Seine, détaché au service municipal de la Ville de Paris..... 1er janvier 1898

M. **Gougis** (Jules), Conducteur principal, Seine, détaché au service municipal de la Ville de Paris. 1er janvier 1898

M. **Lefebvre** (Ernest), Conducteur principal, Seine, détaché au service municipal de la Ville de Paris..... 1er janvier 1898

M. **Soutter** (Émile), Conducteur principal, Seine, détaché au service municipal de la Ville de Paris. 1er janvier 1898

M. **Bonnetée** (Edmond), Conducteur principal, Seine, détaché au service municipal de la Ville de Paris..... 1er janvier 1898

M. **Roty** (Isidore), Conducteur principal, Seine, détaché au service municipal de la Ville de Paris. 1er janvier 1898

7° DÉCÈS.

Date du décès.

M. **Rivière** (Auguste), Conducteur de 2e classe, en congé renouvelable au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest..... 22 sept. 1897

M. **Bugnet** (Théodule), Conducteur de 2e classe, détaché au service vicinal du département d'Indre-et-Loire..... 3 oct. 1897

M. **Chastres** (Gérand), Conducteur de 1re classe, Drôme, service des études et travaux du chemin de fer de Crest à Aspres-lès-Veynes..... 7 nov. 1897

M. **Carriol** (Louis), Conducteur principal, Seine, service du Contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée..... 8 nov. 1897

M. **Pech** (Louis), Conducteur de 3e classe, Haute-Garonne, service ordinaire..... 10 nov. 1897

Digitized by Google

8° DÉCISIONS DIVERSES.

25 *octobre* 1897. — M. **Jarty** (Léon), Conducteur de 3e classe, en congé renouvelable au service de la construction du chemin de fer de la Valsugana à Trente (Autriche), est remis en activité et attaché au service ordinaire du département des Côtes-du-Nord.

27 *octobre*. — M. **Soullard** (Phélis), Conducteur de 1re classe, détaché au service des Travaux publics de Madagascar et remis à la disposition du Ministère des Travaux publics par le département des Colonies, est attaché, dans le département de la Vendée, au service des études et travaux du chemin de fer de Fontenay-le-Comte à Cholet.

28 *octobre*. — M. **Révélhac** (Baptiste), Conducteur principal, attaché au service ordinaire du département du Cantal, et admis à faire valoir ses droits à la retraite, par Arrêté du 27 août 1897, cesse ses fonctions.

Idem. — M. **Mathieu** (Victor), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de l'Yonne, au service de la navigation de l'Yonne, passe dans le département de Seine-et-Marne, même service.

29 *octobre*. — M. **Martin** (Clovis), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de la Drôme, passe au service ordinaire du département de la Loire.

30 *octobre*. — M. **Bouqueton** (Paul), Conducteur de 2e classe, détaché au service du Congo français et remis à la disposition du Ministère des Travaux publics par le Département des Colonies, est attaché au service ordinaire du département du Jura.

9 *novembre*. — M. **Lazowski** (Maximilien), Conducteur principal attaché, dans le département de l'Allier, au service du canal de Berry et admis à faire valoir ses droits à la retraite par Arrêté du 27 août 1897, cesse ses fonctions.

12 *novembre*. — M. **Galy** (Mathieu), Conducteur de 4e classe, détaché au service de l'Hydraulique agricole du département de l'Aude, est attaché au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Bender** (Georges), Conducteur de 2e classe attaché,

Digitized by Google

dans le département de l'Oise, au service de la navigation entre la Belgique et Paris, passe dans le département de l'Aisne, même service.

12 *novembre* 1897. — M. **Olivier** (Jules), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de l'Aisne, au service de la navigation entre la Belgique et Paris, passe dans le département du Nord, même service.

Idem. — M. **Ferry** (Charles), Conducteur principal, attaché au service ordinaire du département des Vosges, est attaché, en outre, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Gerbéviller à Bruyères.

16 *novembre.* — M. **Fourrey** (Émile), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Seine, au service de la 3e section de la navigation de la Marne, passe au service de la navigation de la Seine (1re Section, 2e Division), même département.

19 *novembre.* — M. **Rouillon** (Léon), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Vendée, au service des études et travaux du chemin de fer de Fontenay-le-Comte à Cholet, passe au service ordinaire du même département.

20 *novembre.* — M. **Barichard** (Jean), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département du Cher, passe dans le département de l'Allier, au service du canal de Berry.

23 *novembre.* — M. **Granger** (François), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Dordogne, au service des études et travaux du chemin de fer de Nontron à Sarlat, passe au service ordinaire du même département.

Les Éditeurs-Gérants : P. Vicq-Dunod et Cie.

TOURS. — IMPRIMERIE DESLIS FRÈRES, 6, RUE GAMBETTA.

Digitized by Google

LOI.

(N° 224)

[12 novembre 1897]

Loi portant approbation d'une convention entre l'État et la compagnie d'Orléans pour la cession à cette compagnie de divers immeubles domaniaux nécessaires à la construction d'une nouvelle gare dans Paris.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Article unique. — Est approuvée la convention passée, le 2 avril 1897, entre le Ministre des finances et la compagnie des chemins de fer de Paris à Orléans, ayant pour objet la cession à ladite compagnie, aux clauses et conditions y énoncées, de l'ancien palais de la cour des comptes et d'une partie de la caserne d'Orsay.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

Annexe.

CONVENTION

ENTRE L'ÉTAT ET LA COMPAGNIE D'ORLÉANS, POUR LA CESSION A CETTE COMPAGNIE DE DIVERS IMMEUBLES DOMANIAUX NÉCESSAIRES A LA CONSTRUCTION D'UNE NOUVELLE GARE.

L'an 1897 et le 2 avril.

Entre M. Georges Cochery, député, ministre des finances, agissant au

Digitized by Google

nom de l'État et sous réserve de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part ;

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, ladite compagnie représentée par M. Fernand Bartholoni, vice-président du conseil d'administration, régulièrement autorisé à l'effet des présentes par une délibération de l'assemblée générale, en date du 29 mars 1878, et en vertu d'une délibération de l'assemblée générale des actionnaires en date du 30 mars 1897,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — L'État cède à la compagnie d'Orléans, qui accepte, pour l'installation d'une nouvelle gare, les immeubles ci-après désignés, savoir :

1° L'emplacement de l'ancienne Cour des comptes, sise à Paris, d'une contenance approximative de 10.484m,36, et limité au midi par la rue de Lille, à l'est par la rue de Poitiers, au nord par le quai d'Orsay et à l'ouest par la rue de Bellechasse ;

2° La partie de la caserne du quai d'Orsay, sise à Paris d'une contenance approximative de 6.027 mètres carrés, limitée au nord par le quai d'Orsay, à l'ouest par la rue de Poitiers, au sud par la rue de Lille, et à l'est par une bande de terrain dépendant de ladite caserne, et réservée pour les besoins de l'administration de la Caisse des dépôts et consignations.

Tels, au surplus, que lesdits immeubles sont figurés sur un plan annexé aux présentes.

Art. 2. — La cession comprend tous les matériaux et toutes les constructions existant sur les emplacements cédés.

La compagnie devra, dans un délai de trois mois à compter du jour où la livraison lui en aura été faite conformément à l'article 6, procéder à ses frais à la démolition des bâtiments existant sur la partie réservée, dont les matériaux lui appartiendront également.

Art. 3. — L'État abandonne à la compagnie d'Orléans, pour être compris dans la concession et être incorporés au domaine public du chemin de fer, les immeubles ci-dessus indiqués, tels qu'ils se poursuivent et comportent dans leurs limites actuelles, c'est-à-dire que la cession comprend même les terrains qui peuvent être soumis à l'alignement, notamment sur le quai d'Orsay, sauf à la compagnie, lorsqu'elle sera devenue propriétaire des immeubles domaniaux par l'effet des présentes à s'entendre avec la ville de Paris pour la rétrocession des terrains frappés d'alignement.

Art. 4 — La vente est faite sans garantie de mesure, consistance et valeur, et il ne pourra être exercé respectivement aucun recours en indemnité, réduction ou augmentation de prix, quelque puisse être la différence en plus ou en moins dans la mesure, consistance ou valeur.

Digitized by Google

La compagnie d'Orléans ne pourra, d'ailleurs, exiger de l'État la remise d'aucun titre de propriété.

Art. 5. — La compagnie d'Orléans jouira des servitudes actives et souffrira les servitudes passives, occultes, apparentes, sauf à faire valoir les unes et à se défendre des autres, à ses risques et périls, sans recours contre l'État et sans pouvoir, dans aucun cas, l'appeler en garantie.

Art. 6. — La compagnie entrera en jouissance de l'emplacement de l'ancienne cour des comptes aussitôt que la présente convention sera devenue définitive.

En ce qui concerne la caserne, l'État l'évacuera et la livrera, libre de tout occupant, à la compagnie d'Orléans, dans un délai maximum de deux mois à partir du jour où la présente convention sera devenue définitive.

L'État se charge de faire évacuer, dans le même délai, les locaux actuellement occupés par la garde républicaine, en vertu d'une convention intervenue entre la ville de Paris et le ministre de la guerre, en date du 30 avril 1872.

La compagnie supportera les impôts à partir du jour où la présente convention sera devenue définitive.

Art. 7. — La présente cession est consentie moyennant le prix de 10.500.000 francs.

Le payement du prix sera effectué dans la caisse des receveurs des domaines de Paris qui seront désignés, savoir :

1° 8.500.000 francs dans un délai de deux mois à partir du jour où la présente convention sera devenue définitive, et au plus tard le 31 décembre 1897 ;

2° 2 millions le 1er juillet 1898.

A défaut de payement aux échéances ci-dessus fixées, la compagnie sera passible d'intérêts à 5 0/0 qui courront du jour de l'échéance ; dans les calculs d'intérêts, tous les mois seront comptés pour trente jours et, pour les fractions de mois, chaque jour sera compté pour un trois cent soixantième de l'année.

Art. 8. — Tous les frais auxquels la présente convention donnera ouverture seront supportés par la compagnie d'Orléans.

Art. 9. — La présente convention sera visée pour timbre et enregistrée gratis (art. 58 de la loi du 3 mai 1841).

Art. 10. — La présente convention ne deviendra définitive que lors de la déclaration d'utilité publique du transfert de la gare du chemin de fer d'Orléans sur l'emplacement des terrains cédés par l'État à la compagnie.

Fait double à Paris, le 2 avril 1897.

Digitized by Google

DÉCRETS.

(N° 225)

[10 août 1896]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit:

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'établissement entre Bellevue, La Béraudière et Montmartre, des voies de surface destinées à remplacer la ligne secondaire du Clapier à La Béraudière, conformément aux dispositions du plan présenté par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, le 17 décembre 1895;

2° Pour l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution des travaux dont il s'agit, ladite compagnie est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent pour l'administration de la loi du 3 mai 1841;

3° La déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux ne sont pas accomplies dans un délai de trois ans, à partir de la promulgation du présent décret ;

4° Les terrains acquis seront incorporés à la concession des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

(N° 226)

[14 août 1896]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

I. Sont déclarés d'utilité publique, conformément aux dispositions générales des avant-projets dressés par les ingénieurs du

Digitized by Google

service spécial du Rhône, les 26 février, 17 mars, 24 novembre 1895, les travaux à exécuter :

1° Pour le dégagement du lit du Rhône, en amont et en aval des arches de rive gauche du pont Saint-Esprit (Vaucluse) ;

2° Pour la construction d'une nouvelle arche marinière au même pont, à la suite de celle existant contre la rive droite (Gard).

II. La dépense, évaluée à 535.000 francs, sera imputée sur les crédits inscrits annuellement à la deuxième section du budget du ministère des travaux publics pour l'amélioration des rivières.

III. La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution des travaux projetés n'ont pas été accomplies dans un délai de cinq ans, à dater du présent décret.

(N° 227)

[1er septembre 1896]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Sont autorisés les travaux à exécuter, dans la traversée de Paris, conformément aux dispositions de l'avant-projet présenté par les ingénieurs de la navigation de la Seine (2e section), pour la transformation, en ports droits, d'une partie des ports de tirage de la Gare, d'Austerlitz, Saint-Bernard, des Invalides, du Gros-Caillou, de l'île des Cygnes et de Javel et des banquettes de la Conférence et de Billy, l'allongement des ports Saint-Nicolas et d'Orsay, et l'exhaussement du port droit de Javel ;

2° La dépense, évaluée à 5.950.000 francs, sera supportée, d'une part, en ce qui concerne la transformation en ports droits des banquettes de la Conférence et de Billy (1.480.000 francs) par l'administration de l'Exposition universelle de 1900 ; d'autre part, en ce qui concerne le surplus des travaux (4.470.000 francs), par l'État et la ville de Paris.

La part de dépense incombant à l'État sera imputée sur les crédits inscrits annuellement à la deuxième section du budget du ministère des travaux publics, pour l'amélioration des rivières ;

Digitized by Google

3° Dans le cas où il ne serait pas donné suite, par l'administration de l'Exposition universelle de 1900, au projet de transformation, en ports droits, des banquettes de la Conférence et de Billy, la largeur des ports des Invalides, du Gros-Caillou et de l'île des Cygnes serait portée à 30 mètres, et la longueur ramenée, pour le premier, à 410 mètres ; pour le deuxième, à 360 mètres ; et, pour le troisième, à 490 mètres ; la dépense serait réduite à 4.300.000 francs ;

4° Il est pris acte des délibérations, en date des 23 mars 1894 et 15 avril 1896, par lesquelles le conseil municipal de Paris s'est engagé à contribuer pour moitié à la dépense des travaux ci-dessus désignés autres que la transformation en ports droits des banquettes de la Conférence et de Billy.

(N° 228)

[7 septembre 1896]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

Sont approuvés les travaux à exécuter, par la société générale des chemins de fer économiques, pour la construction d'un quai d'embarquement pour bestiaux à la halte de Laumoy, sur la ligne de Châteaumeillant à La Guerche.

La dépense résultant de l'exécution de ces travaux sera imputée sur le compte de 2.000.000 de francs, prévu au paragraphe 2 de l'article 3 de la convention du 13 juillet 1885, approuvée par la loi du 11 septembre suivant, pour aménagement des gares communes avec la compagnie d'Orléans et pour installations complémentaires de toute nature, sur les lignes de Sancoins à Lapeyrouse, et de Châteaumeillant à La Guerche, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte et sans qu'elles puissent dépasser 700 francs, y compris 12 0/0 pour frais généraux et intérêts.

Digitized by Google

(N° 229)

[7 septembre 1896]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter, conformément au projet présenté, le 28 juillet 1893, par la compagnie des chemins de fer à voie étroite de Saint-Étienne, Firminy, Rive-de-Gier et extensions, pour l'installation, sur trottoir, de la voie du tramway de Saint-Étienne à Rive-de-Gier, entre l'octroi de Saint-Étienne et de Saint-Chamond ;

2° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux mentionnés dans l'article 1er ne sont pas accomplies dans un délai de trois ans, à partir de la promulgation du présent décret.

(N° 230)

[7 septembre 1896]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, sur son réseau algérien, conformément au projet ci-après :

Ligne de Philippeville à Constantine;

Projet de modification du bâtiment du quai à coke de la gare de Constantine, présenté, le 19 mars 1896, avec un détail estimatif montant à 3.000 francs, y compris 12 0/0 pour frais généraux, intérêts et amortissement.

Les dépenses faites pour l'exécution de ce projet seront, après vérification par la commission des comptes, ajoutées, mais seulement pour l'exercice du droit de partage des bénéfices, et jusqu'à concurrence d'une somme de 3.000 francs, au compte général de

Digitized by Google

premier établissement des lignes du réseau algérien, conformément à la convention du 1er mai 1863, approuvée par les lois et décrets du 11 juin suivant, et à l'article 5 du décret du 20 septembre 1863.

(N° 231)

[7 septembre 1896]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

L'article 1er du décret du 16 décembre 1895, approuvant les dépenses à faire par la compagnie des chemins de fer de Bône à Guelma et prolongements, pour augmentation du matériel roulant sur la ligne de Souk-Ahras à Tébessa, est remplacé par les dispositions suivantes :

Sont approuvées les dépenses à faire par la compagnie des chemins de fer de Bône à Guelma et prolongements, sur la ligne de Souk-Ahras à Tébessa, pour augmentation de son matériel roulant (6 locomotives, 150 wagons plates-formes) conformément aux projets présentés les 15 mars et 13 mai 1895.

Les dépenses résultant de l'exécution de ces projets seront imputées sur le compte de 2.000.000 de francs, ouvert conformément à l'article 6 de la convention du 23 mai 1885, approuvée par la loi du 28 juillet suivant, pour travaux complémentaires, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte et dans la limite d'une somme de 768.528 fr. 13, y compris une majoration de 10 0/0 pour frais généraux et intérêts.

Digitized by Google

(N° 232)

[7 septembre 1896]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie de chemins de fer départementaux, conformément au projet présenté, le 17 avril 1896, par cette compagnie, pour l'agrandissement de la station de Lamastre (ligne de Tournon à Lamastre).

La dépense résultant de l'exécution de ces travaux sera imputée sur le compte de 2.000.000 de francs prévu à l'article 4 de la convention du 13 avril 1886, approuvée par la loi du 27 juillet suivant, pour travaux complémentaires, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte et sans qu'elles puissent dépasser 32.468 fr. 50, y compris 8 0/0 pour frais généraux, intérêts et amortissement des capitaux pendant la construction.

(N° 233)

[11 septembre 1896]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie franco-algérienne, conformément au projet présenté, le 27 février 1896, en vue de l'établissement d'un pont à bascule à la gare de Méchéria.

La dépense résultant de l'exécution de ce projet sera imputée sur le compte de 700.000 francs ouvert, conformément à l'article 5 de la convention du 23 mai 1885, approuvée par la loi du 28 juillet suivant, pour travaux complémentaires sur la ligne de Modzbah à Méchéria, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte et dans la limite d'une somme de 2.860 francs, y compris une majoration de 10 0/0 pour frais généraux et intérêts.

Digitized by Google

(N° 234)

[16 octobre 1896]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Est autorisée la construction d'un pont fixe en acier, en remplacement du pont suspendu de Fleurville (Saône-et-Loire), sur la Saône (route nationale n° 6 annexe) ;

2° La dépense à la charge de l'État, évaluée à 230.000 francs, sera imputée sur les fonds inscrits au budget du ministère des travaux publics pour la construction des ponts dépendant des routes nationales ;

3° Il est pris acte de l'engagement souscrit par le conseil municipal de Pont-de-Vaux, dans sa délibération du 15 octobre 1892, de fournir un subside de 75.000 francs.

(N° 235)

[7 novembre 1896]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

Sont approuvés les travaux à exécuter par la société générale des chemins de fer économiques, pour l'établissement de barrières au passage à niveau situé au point 34^{km},679^{m},2 de la ligne de Châteaumeillant à La Guerche.

La dépense résultant de l'exécution de ces travaux sera imputée sur le compte de 2.000.000 de francs prévu au paragraphe 2 de l'article 3 de la convention du 13 juillet 1885, approuvée par la loi du 11 septembre suivant, pour aménagement des gares communes avec la compagnie d'Orléans et pour installations complémentaires de toute nature, sur les lignes de Sancoins à Lapeyrouse et de Châteaumeillant à La Guerche, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte et sans

Digitized by Google

qu'elles puissent dépasser 1.032 fr. 15, y compris 12 0/0 pour frais généraux et intérêts.

(N° 236)

[17 novembre 1896]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit:

1° Est déclarée d'utilité publique la rectification de la route nationale n° 5, dans la traverse d'Évian-les-Bains (Haute-Savoie), entre le lieu dit « Martelay » et le quai d'Évian, avec raccordement de l'avenue de la Gare, suivant la direction générale indiquée par des traits rouges et une teinte rose sur le plan général visé par l'ingénieur en chef, le 14 août 1894, lequel plan restera annexé au présent décret.

L'ancienne direction de la route sera déclassée du jour où la nouvelle route aura été livrée à la circulation sur tout son parcours, et elle sera remise, ainsi que le raccordement de l'avenue de la Gare, à la ville d'Évian-les-Bains, qui se charge de leur entretien ;

2° La dépense à la charge de l'État, évaluée à 40.000 francs, sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du ministère des travaux publics pour les rectifications des routes nationales;

3° Il est pris acte des engagements souscrits par le conseil municipal d'Évian-les-Bains dans sa délibération du 15 juillet 1894 ;

4° La ville d'Évian-les-Bains est substituée à l'État pour faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des travaux, conformément aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

5° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans, à dater du présent décret.

Digitized by Google

(N° 237)

[19 novembre 1896]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Est autorisée la réfection du pont suspendu de Bourg-Saint-Andéol, sur le Rhône (route nationale n° 86), conformément aux dispositions du projet dressé, à la date des 28 février et 21 mars 1896, par les ingénieurs du département de l'Ardèche;

2° La dépense, évaluée à 215.000 francs, sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du ministère des travaux publics pour la construction des ponts dépendant des routes nationales.

(N° 238)

[9 décembre 1896]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, sur son réseau algérien, conformément au projet ci-après :

Ligne d'Alger à Oran :

Projet d'allongement du quai de chargement de la gare d'Affreville, d'établissement de voies en diagonale pour la desserte des quais découverts des gares de Relizane et de Perrégaux et d'agrandissement desdits quais, présenté, le 1er juillet 1896, avec un détail estimatif montant à 850 francs, y compris 12 0/0 pour frais généraux, intérêts et amortissement.

Les dépenses faites pour l'exécution de ce projet seront, après vérification par la commission des comptes, ajoutées, mais seulement pour l'exercice du droit de partage des bénéfices, et jusqu'à concurrence d'une somme de 850 francs, au compte

Digitized by Google

général de premier établissement des lignes du réseau algérien, conformément à la convention du 1er mai 1863, approuvée par les loi et décret du 11 juin suivant, et à l'article 5 du décret du 20 septembre 1863.

(N° 239)

[28 décembre 1896]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire par la compagnie des chemins de fer de Bône à Guelma et prolongements, pour les agrandissements et améliorations de la gare de Souk-Ahras, compris dans les projets présentés par la compagnie, les 8 janvier et 3 juin 1896.

Les dépenses résultant de l'exécution desdits projets seront imputées sur le compte de 2.000.000 ouvert, conformément à l'article 6 de la convention du 23 mai 1885, approuvée par la loi du 28 juillet suivant, pour travaux complémentaires sur le chemin de fer de Souk-Ahras à Tébessa, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte et dans la limite d'un maximum de 18.468 fr. 25, lequel comprend, savoir :

Voies de transbordement.....	9.312f,08c
Voies de dépôt.....	932 67
Réservoir d'alimentation.....	2.667 25
Terrassements.....	761 67
Fosses à piquer.....	1.446 49
Sommes à valoir.....	1.669 16
TOTAL.....	16.789f,32
Frais généraux et intérêts (10 0/0).....	1.678 93
ENSEMBLE.....	18.468f,25

Digitized by Google

(N° 240)

[13 janvier 1897]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de prolongement du boulevard de rive gauche, au port de Rouen, sur 420 mètres de longueur, conformément aux dispositions générales de l'avant-projet présenté, à la date des 5-13 novembre 1895, 18-20 février 1896, par les ingénieurs du service de la navigation de la Seine maritime et aux avis du conseil général des ponts et chaussées, des 16 octobre 1894, 6 janvier et 28 juillet 1896 ;

2° La dépense, évaluée à 78.000 francs, sera prélevée sur la dotation des travaux d'amélioration et d'extension du port de Rouen (loi du 11 mars 1885).

(N° 241)

[13 janvier 1897]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

Art. 1er. — Sont autorisées : 1° l'exécution des travaux de dragages à exécuter sur la Loire pour approfondir le chenal du fleuve, tant en amont qu'en aval du canal maritime; 2° l'acquisition du matériel de dragage nécessaire à l'exécution et à l'entretien dudit approfondissement, conformément aux dispositions de la décision ministérielle du 28 juillet 1895 et aux avis du conseil général des ponts et chaussées en date des 2 juin et 20 juillet 1896.

Art. 2. — Il est pris acte de l'engagement souscrit par la chambre de commerce de Nantes, ainsi qu'il résulte de sa délibération en date du 24 mars 1896, de fournir à l'État une subvention de 1.000.000 de francs pour l'exécution des travaux de dragages et l'achat du matériel, évalués ensemble à 1.000.000 francs.

Digitized by Google

Le montant de ce subside sera versé au Trésor par acomptes successifs.

L'importance des versements partiels et l'époque à laquelle ils devront être effectués, seront déterminées par le Ministre des travaux publics.

Art. 3. — Le reste de la dépense, évalué à 900.000 francs, mis à la charge de l'État, sera imputé sur les crédits ouverts annuellement à la deuxième section du budget du département des travaux publics pour l'amélioration des rivières.

(N° 242)

[16 janvier 1897]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest-Algérien, conformément au projet suivant : ligne de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-bel-Abbès.

Projet d'agrandissement de la gare de Sidi-bel-Abbès, présenté, le 3 juin 1896, avec un détail estimatif montant à 179.200 francs, y compris 12 0/0 pour frais généraux et intérêts.

La dépense résultant de l'exécution de ce projet sera imputée sur le compte de 5.000.000 de francs ouvert, conformément à l'article 5 de la convention du 16 mai 1885, approuvée par la loi du 16 juillet suivant, pour travaux complémentaires sur les lignes de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-bel-Abbès, Sidi-bel-Abbès à Ras-el-Mâ, la Sénia à Aïn-Témouchent et Tabia à Tlemcen, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

Digitized by Google

(N° 243)

[20 janvier 1897]

Décret du Président de la République, française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique, conformément aux dispositions générales de l'avant-projet présenté par le syndicat de Mongauzy (Gironde), les travaux à exécuter par ce syndicat pour la régularisation et le redressement des digues de l'association, sur la rive droite de la Garonne.

Le syndicat de Mongauzy est autorisé à procéder à l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution de ces travaux, en se conformant aux dispositions de l'article 16 de la loi du 21 mai 1836.

2° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans un délai de cinq ans, à dater du présent décret.

(N° 244)

[20 janvier 1897]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour la mise en état et le parachèvement de la ligne d'Alençon à Condé (construction de maisons de garde aux passages à niveau n°s 46, 48 et 136, établissement d'un fossé au kilomètre 42 + 100 et aménagement d'un franc-bord entre les kilomètres 56 + 645 et 57 + 480), conformément aux dispositions des plans généraux produits par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, à la date du 9 mai 1896, lesquels resteront annexés au présent décret ;

2° Pour l'expropriation des terrains nécessaires à l'exécution desdits travaux, la compagnie des chemins de fer de l'Ouest est

Digitized by Google

substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent pour l'administration de la loi du 3 mai 1841 ;

3° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux dont il s'agit ne sont pas accomplies dans un délai de trois ans, à dater de la promulgation du présent décret.

(N° 245)

[23 février 1897]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

Sont approuvés les travaux à exécuter par la société générale des chemins de fer économiques pour l'établissement d'une salle de bains et de magasins pour dépôt de modèles, près des ateliers de Cosne-sur-l'Œil, sur la ligne de Sancoins à Lapeyrouse.

La moitié de la dépense résultant de l'exécution de ces travaux sera imputée sur le compte de 2.000.000 de francs prévu au paragraphe 2 de l'article 3 de la convention du 13 juillet 1895, approuvée par la loi du 11 septembre suivant, pour aménagement des gares communes avec la compagnie d'Orléans et pour installations complémentaires de toute nature sur les lignes de Sancoins à Lapeyrouse et de Châteaumeillant à La Guerche, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte et sans qu'elles puissent dépasser 1.288 francs, y compris 12 0/0 pour frais généraux et intérêts.

Digitized by Google

(N° 246)

[25 février 1897]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'établissement d'une cale, sur la rive droite du bras de la Vilaine dit « ruisseau de la Barbotière », à Rennes (Ille-et-Vilaine), conformément aux dispositions de l'avant-projet en date des 15-30 décembre 1893 ;

2° La dépense des travaux, évalués à 25.000 francs, sera imputée sur les crédits inscrits annuellement à la deuxième section du budget du ministère des travaux publics pour l'amélioration des rivières ;

3° Il est pris acte de la délibération du 13 août 1895, par laquelle le conseil municipal de Rennes s'est engagé à prendre à la charge de la ville la dépense d'acquisition des terrains nécessaires pour l'établissement de la cale ;

4° La ville de Rennes est autorisée à poursuivre, aux lieu et place de l'État, les expropriations nécessaires, en se conformant aux dispositions de la loi du 3 mai 1841 ;

5° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans, à dater du présent décret.

(N° 247)

[5 mars 1897]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

Le dernier paragraphe de l'article 1er du décret du 19 février 1896, approuvant les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de Bône-Guelma et prolongements, en vue de

Digitized by Google

l'allongement de la voie d'évitement de la gare de M'Daourouch, sur la ligne de Souk-Ahras à Tébessa, est remplacé par les dispositions suivantes :

« Les dépenses résultant de l'exécution de ce projet seront imputées sur le compte de 2.000.000 ouvert, conformément à l'article 6 de la convention du 23 mai 1885, approuvée par la loi du 28 juillet suivant, pour travaux complémentaires, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte et dans la limite d'une somme de 1.858 fr. 56, y compris une majoration de 10 0/0 pour frais généraux et intérêts. »

(N° 248)

[5 mars 1897]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest-Algérien, conformément au projet suivant :

Lignes de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-bel-Abbès et de Sidi-bel-Abbès à Ras-el-Mà :

Projet de modification de la ligne télégraphique, établi par la direction générale des postes et des télégraphes et présenté par la compagnie, le 5 août 1896, avec un détail estimatif montant à 619 fr. 67, y compris 12 0/0 pour frais généraux et intérêts.

La dépense résultant de l'exécution de ce projet sera imputée sur le compte de 5.100.000 francs ouvert, conformément à l'article 5 de la convention du 16 mai 1885, approuvé par la loi du 16 juillet suivant, pour travaux complémentaires sur les lignes de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-bel-Abbès, Sidi-bel-Abbès à Ras-el-Mà, la Sénia à Aïn-Témouchent et Tabia à Tlemcem, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

Digitized by Google

(N° 249)

[9 mars 1897]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Il sera procédé à l'exécution de travaux de dragages dans le port de Dinan (Côtes-du-Nord) et le bief du Chatelier, sur le canal d'Ille-et-Rance, conformément aux dispositions générales du projet présenté par les ingénieurs, à la date des 18 décembre 1895, 24 janvier 1896, et à l'avis du conseil général des ponts et chaussées, en date du 3 mars 1896 ;

2° Il est pris acte de l'engagement souscrit par le conseil municipal de Dinan, dans sa délibération du 7 novembre 1896, de fournir un subside de 3.000 francs pour l'exécution des travaux ;

Ce subside sera versé dans les caisses du Trésor à l'époque déterminée par le Ministre des travaux publics, eu égard aux besoins des travaux ;

3° Le surplus de la dépense, évalué à 91.600 francs, sera imputé sur les ressources annuellement inscrites à la deuxième section du budget du ministère des travaux publics pour l'amélioration et l'extension des ports maritimes.

(N° 250)

[19 mars 1897]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à effectuer pour l'établissement d'une gare aux marchandises reliée à la ligne de Ceinture (rive gauche), aux abords de la rue de Tolbiac, à Paris, conformément aux dispositions de la carte générale dressée par

Digitized by Google

l'ingénieur en chef de la compagnie de l'Ouest, à la date du 27 décembre 1894;

2° Pour l'expropriation des terrains nécessaires à l'exécution desdits travaux, la compagnie des chemins de fer de l'Ouest est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841 ;

3° Les terrains acquis seront incorporés à la concession des chemins de fer de l'Ouest;

4° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations de terrains en vue desquelles elle est faite ne sont pas réalisées dans un délai de trois ans, à partir de la promulgation du présent décret;

5° Il est pris acte de l'engagement contracté par le conseil municipal de Paris, dans sa délibération du 13 avril 1892, de céder gratuitement à la compagnie de l'Ouest dix parcelles de terrain, d'une superficie totale de 26.368^{m2},82 aux conditions indiquées dans cette délibération.

Digitized by Google

LÉGISLATION ET STATISTIQUE ÉTRANGÈRES.

(N° 251)

AUSTRALIE MÉRIDIONALE.

RÉSULTATS GÉNÉRAUX DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER PENDANT LES EXERCICES 1895-1896 ET 1894-1895 (1).

A. — Longueurs et dépenses d'établissement (*).

EXERCICES	Longueurs exploitées au 30 juin — Voie de 1m.066	Longueurs exploitées au 30 juin — Voie de 1m.60	Longueurs moyennes exploitées	Longueurs exploitées par 1.000 habitants (**)	Dépenses totales d'établissement	Dépenses d'établissement par kilomètre exploité
	km.	km.	km.	km.	milliers de francs	francs
1895-96	1.979	794	2.772	7,78	317.732	114.500
1894-95	1.979	793	2.771	7,96	316.140	114.000

(*) Les conversions sont faites à raison de 1.609 mètres au mille, de 25f,25 à la livre sterling, et de 1.016 kilogrammes à la tonne anglaise.
(**) Non compris les indigènes.

(1) L'exercice finit au 30 juin. — D'après la publication « South Australia. — Annual report of the Australian Railways Commissionner fort he year 1895-1896 ». Adelaïde, C.-E. Briston, éditeur, 1896, in-4°, 125 pages avec carte et diagrammes.

Digitized by Google

B. — EFFECTIF DU MATÉRIEL ROULANT AU 30 JUIN ET PARCOURS DES TRAINS.

EXERCICES	LOCOMOTIVES	NOMBRE TOTAL DES VÉHICULES		PARCOURS des trains	PARCOURS supplémentaires des machines (manœuvres, etc.)
		Voitures à voyageurs	Wagons à marchandises etc.		
				milliers de km.	milliers de km.
1895-96.....	308	363	6.051	5.555	2.220
1894-95.....	305	353	6.130	5.461	2.161

C. — MOUVEMENT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

EXERCICES	NOMBRE de voyageurs à toute distance (*)	MARCHANDISES À TOUTE DISTANCE				PARCOURS moyen d'un voyageur	PARCOURS moyen d'une tonne
		Minérales	Générales	Comptées par têtes	Total (**)		
	milliers	milliers de tonnes	milliers de tonnes	milliers	milliers de tonnes	km.	km.
1895-96	5.436	461	590	600	1.074	21,5	209
1894-95	5.225	399	598	482	1.016	20,0	200

(*) Y compris les porteurs de cartes d'abonnement.
(**) Y compris, après conversion en poids, les marchandises comptées par tête, mais non compris les transports gratuits.

D. — RECETTES DE L'EXPLOITATION.

EXERCICES	VOYAGEURS (*)	RECETTES annexes de la grande vitesse	MARCHANDISES (**)	TOTALES (***)	RECETTES moyennes par voyageur et par kilomètre	RECETTES moyennes par tonne et par kilomètre	RECETTES totales par train-kilomètre	RECETTES totales par kilomètre exploité
	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	francs	francs	francs	francs
1895-96	5.620	1.667	16.942	24.909	0,046	0,119	4,50	9.000
1894-95	5.060	1.592	16.832	24.244	0,046	0,131	4,40	8.700

(*) Y compris les cartes d'abonnement, etc.
(**) Dont, pour les marchandises minérales : 6.096.000 francs en 1895-96 et 5.929.000 francs en 1894-95.
(***) Y compris les recettes diverses.

Digitized by Google

E. — Dépenses et produit net de l'exploitation.

EXERCICES	DÉPENSES DE L'EXPLOITATION				DÉPENSES par train-kilomètre	DÉPENSES par kilomètre exploité	EXCÉDENT des recettes sur les dépenses	RAPPORT 0/0 des dépenses aux recettes
	Entretien	Traction	Trafic et dépenses générales	Totales				
	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	francs	francs	milliers de francs	
1895-96	3.481	7.151	4.089	14.721	2,70	5.300	10.188	59,10
1894-95	3.509	6.696	4.161	14.366	2,60	5.200	9.878	59,25

Digitized by Google

(N° 252)

RÉPUBLIQUE ARGENTINE.

RÉSULTATS GÉNÉRAUX DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER PENDANT LES ANNÉES 1895 et 1894 (*).

A. — Longueurs et dépenses d'établissement.

Désignation des réseaux		Années	Longueurs au 1er janvier (*)	Longueurs au 31 décembre: Voie simple	Voie double	Total	Voies accessoires	Dépenses d'établissement (**): Capital réalisé	Capital garanti
			km.	km.	km.	km.	km.	milliers de francs	milliers de francs
Chemins de fer appartenant à la Nation		1895	1.027	1.027	»	1.027	68	212.130	»
		1894	1.027	1.027	»	1.027	60	212.130	»
Chemins de fer concédés par la Nation	avec garantie	1895	3.834	3.867	6	3.873	274	556.965	430.155
		1894	3.742	3.834	»	3.834	270	539.515	430.155
	sans garantie	1895	6.241	5.911	376	6.287	888	1.145.795	»
		1894	6.157	5.867	374	6.241	865	1.145.140	»
Chemins de fer concédés par les provinces	avec garantie	1895	1.459	1.462	»	1.462	81	179.345	152.945
		1894	1.459	1.459	»	1.459	93	179.345	152.945
	sans garantie	1895	1.468	1.470	»	1.470	202	235.845	»
		1894	1.467	1.468	»	1.468	154	233.195	»
Totaux		1895	14.029	13.737	382	14.119	1.513	2.330.080	583.100
		1894	13.852	13.655	374	14.029	1.442	2.309.325	583.100

(*) Non compris les voies accessoires.
(**) Les conversions sont faites à raison de 5 francs à la piastre-or.

(*) D'après la publication de la Direction des Chemins de fer nationaux de la République Argentine, intitulée: *Estadistica de los ferro-carriles en explotacion*, año 1895. — Buenos-Aires, 1896, 1 vol. in-8°, 405 pages, avec planches et carte.

Digitized by Google

B. — Effectif du matériel roulant au 31 décembre.

Désignation des réseaux	Années	Locomotives	Véhicules de toute nature : Voitures à voyageurs	Fourgons	Wagons à marchandises	Total (*)	Parcours des locomotives : pour la traction des trains	pour les manœuvres, etc.	Nombre d'essieux-kilomètres : Voitures (**) à voyageurs	Wagons à marchandises
							milliers de km.	milliers de km.	milliers	milliers
Chemins de fer appartenant à la Nation	1895	74	90	41	1.074	1.279	814	192	5.609	23.465
	1894	77	91	45	1.127	1.263	733	134	5.028	25.494
Chemins de fer concédés par la Nation... avec garantie..	1895	276	309	200	5.527	6.312	4.668	1.877	28.909	223.536
	1894	275	309	198	5.065	5.572	4.147	1.441	25.193	216.193
Chemins de fer concédés par la Nation... sans garantie..	1895	605	751	567	20.345	22.168	13.114	4.550	123.919	539.045
	1894	590	762	566	20.171	21.499	12.797	4.291	117.299	646.518
Chemins de fer concédés par les Provinces avec garantie..	1895	70	140	49	1.346	1.605	1.448	668	11.623	67.427
	1894	70	140	49	1.346	1.535	1.333	648	11.146	76.258
Chemins de fer concédés par les Provinces sans garantie..	1895	100	154	87	3.334	3.675	2.228	996	11.802	120.080
	1894	100	154	79	3.330	3.563	1.987	823	10.546	111.141
Totaux	1895	1.125	1.444	944	31.626	35.039	22.272	8.283	181.862	973.553
	1894	1.112	1.456	937	31.039	33.432	20.997	7.337	169.212	1.075.604

(*) Non compris les wagons spéciaux.
(**) Pour les fourgons, le total est de 90.118 en 1895.

C. — Mouvement des voyageurs et des marchandises.

Désignation des réseaux	Années	Nombre de voyageurs à toute distance (*) : 1re classe	2e classe	Total	Voyageurs à 1 kilomètre : 1re classe	2e classe	Total	Nombre de tonnes à toute distance (**)	Tonnes à 1 kilomètre (***)
		milliers	milliers	milliers	milliers	milliers	milliers	milliers	milliers
Chemins de fer appartenant à la Nation	1895	56	127	183	4.891	8.321	13.212	356	34.134
	1894	56	128	184	5.847	9.860	15.707	284	37.909
Chemins de fer concédés par la Nation... avec garantie	1895	311	504	815	26.907	38.733	65.640	1.532	288.428
	1894	284	482	766	24.597	39.289	63.886	1.286	237.197
Chemins de fer concédés par la Nation... sans garantie	1895	6.921	5.653	12.574	239.610	230.576	470.186	5.615	821.466
	1894	6.626	5.827	11.913	226.872	229.256	456.127	4.795	769.896
Chemins de fer concédés par les Provinces avec garantie	1895	89	243	332	4.527	10.379	14.906	510	84.987
	1894	97	271	368	3.731	10.073	13.804	531	80.343
Chemins de fer concédés par les Provinces sans garantie	1895	214	455	669	10.559	21.038	31.597	1.636	157.239
	1894	215	483	698	10.756	22.750	33.506	1.428	135.065
Totaux	1895	7.591	6.982	14.573	286.494	309.047	595.541	9.649	1.386.254
	1894	7.278	6.651	13.929	271.803	311.227	583.030	8.324	1.260.411

(*) *Parcours moyen d'un voyageur :* **41** *km. en* **1895**, *et* 37 *en* 1894.
(**) *Y compris, comme grande vitesse,* **86.000** *t. en* **1895**, *et* 81.000 *en* 1894.
(***) — **12.772.000** *t. en* **1895** *et* 14.375.000 *en* 1894.
(****) *Parcours moyen d'une tonne :* **144** *km. en* **1895**, *et* 151 *km. en* 1894.

Digitized by Google

D. — Recettes de l'exploitation.

Désignation des réseaux	Années	(*) Voyageurs	Excédents de bagages	(**) Grande vitesse	(***) Petite vitesse	Totales (y compris les diverses et nexes)	Recettes totales par train-kilomètre	Recettes totales par kilomètre exploité
		milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	francs	francs
Chemins de fer appartenant à la Nation	1895	697	19	66	1.711	2.661	3.25	2.600
	1894	692	— (**)	81	1.328	2.200	3,00	2.150
Chemins de fer concédés par la Nation — avec garantie	1895	3.993	97	604	17.977	23.453	5.00	6.050
	1894	3.643	—	639	13.634	19.094	4,60	5.000
Chemins de fer concédés par la Nation — sans garantie	1895	23.256	285	2.864	58.765	89.211	6.80	14.200
	1894	21.593	—	2.792	50.475	78.140	6,10	12.500
Chemins de fer concédés par les Provinces — avec garantie	1895	948	10	42	4.003	5.361	3.70	3.700
	1894	953	-	57	3.991	5.234	3,90	3.600
Chemins de fer concédés par les Provinces — sans garantie	1895	1.849	13	124	8.597	11.285	5.10	7.700
	1894	1.809	—	137	7.302	9.854	4,95	6.700
Totaux et moyennes	1895	30.743	424	3.700	91.053	131.971	5.90	9.300
	1894	28.690	—	3.706	76.730	114.522	5,45	8.200

(*) Recette moyenne par voyageur kilométrique : 0f,051 *en* 1895 et 0f,049 en 1894.
(**) Le détail des excédents n'est pas donné en 1894 et se confond dans le total de la grande vitesse.
(***) Recette moyenne par tonne kilométrique : 0f,065 *en* 1895 et 0f,061 en 1894.

E. — Dépenses et produit net de l'exploitation.

Désignation des réseaux	Années	Dépenses totales de l'exploitation	Répartition des diverses natures de dépenses — Voie et bâtiments	Traction	Trafic	Mouvement et matériel roulant	Administration	Excédent des recettes sur les dépenses	Rapport 0/0 des dépenses aux recettes	Rapport 0/0 des recettes nettes au capital d'établissement
		milliers de francs	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	milliers de francs		
Chemins de fer appartenant à la Nation	1895	2.369	24.48	36.58	12.67	15.16	11.11	292	89	0.10
	1894	2.105	24	35	13	18	10	95	96	0,04
Chemins de fer concédés par la Nation — avec garantie	1895	15.487	22.49	29.61	12.24	17.50	18.16	7.966	66	1.40
	1894	14.495	21	28	12	18	21	4.599	76	0,85
Chemins de fer concédés par la Nation — sans garantie	1895	40.200	19.90	31.92	22.43	14.26	11.49	49.011	45	4.30
	1894	38.085	19	33	18	17	13	40.055	49	3,50
Chemins de fer concédés par les Provinces — avec garantie	1895	4.440	18.60	31.73	17.16	17.07	15.44	921	83	0.51
	1894	4.490	20	32	14	19	15	744	85	0,41
Chemins de fer concédés par les Provinces — sans garantie	1895	6.737	16.56	29.55	29.76	14.52	18.61	4.548	60	1.90
	1894	6.235	16	29	21	15	19	3.619	63	1,50
Totaux et moyennes	1895	69.233	20.23	31.32	19.32	15.22	13.91	62.738	52	2.70
	1894	65.410	19	32	16	17	16	49.112	57	2.10

Digitized by Google

F. — Accidents.

Désignation des réseaux		Années	Déraillements		Collisions		Divers		Total (*)	
			Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
Chemins de fer appartenant à la Nation.		**1895**	»	»	»	»	**2**	»	**2**	»
		1894	6	6	»	12	14	7	20	25
Chemins de fer concédés par la Nation....	avec garantie.....	**1895**	**2**	**1**	»	»	**32**	**20**	**34**	**21**
		1894	»	»	»	»	26	15	26	15
	sans garantie.....	**1895**	»	»	»	**1**	**122**	**96**	**122**	**97**
		1894	»	»	»	3	122	99	122	102
Chemins de fer concédés par les Provinces.	avec garantie.....	**1895**	»	**1**	»	»	**4**	**5**	**4**	**6**
		1894	1	2	»	2	3	6	4	10
	sans garantie.....	**1895**	»	»	»	»	**3**	**7**	**3**	**7**
		1894	»	»	»	»	14	10	14	10
Totaux.....		**1895**	**2**	**2**	»	**1**	**163**	**128**	**165**	**131**
		1894	7	8	»	17	179	137	186	162

(*) Non compris les accidents des ateliers et ceux dits de la voie, survenus aux travailleurs posant, réparant des voies, etc., en dehors du fait de l'exploitation.

Digitized by Google

PERSONNEL.

(N° 253)

I. — INGÉNIEURS.

1° CONGÉS.

Arrêté du 20 novembre 1897. — Un congé d'un an, sans traitement, est accordé pour affaires personnelles à M. **Pugens**, Ingénieur en Chef de 2e classe, en congé renouvelable à Toulouse.

Arrêté du 8 décembre. — Un congé d'un an, sans traitement, est accordé pour affaires personnelles à M. **Chemin**, Ingénieur en Chef de 2e classe, en congé renouvelable au service de la Société « The Anglo-French exploration company of Western Australia ».

2° CONGÉS ILLIMITÉS.

Arrêté du 19 novembre 1897. — M. **Hutin**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, précédemment mis en congé renouvelable, est placé, sur sa demande, dans la situation de congé illimité et autorisé à conserver les fonctions de Directeur Général à la Compagnie nouvelle du canal de Panama.

Arrêté du 26 novembre. — Les Ingénieurs en Chef et ordinaires dont les noms suivent, précédemment mis en congé renouvelable et autorisés à entrer au service de la Compagnie des che-

Digitized by Google

mins de fer de l'Est, sont placés, sur leur demande, dans la situation de congé illimité, savoir :

MM. **Barrabant**, Ingénieur en Chef de 1re classe,

Cosserat,
Lancrenon,
Muntz,
Siegler, } Ingénieurs en Chef de 2e classe,

Belley,
Gérardin,
Henry (Albert),
Lyon (Edouard),
Weiss (Eugène), } Ingénieurs ordinaires de 1re classe,

Vieille (Charles), Ingénieur ordinaire de 2e classe.

Arrêté du 4 décembre 1897. — Les Ingénieurs en Chef et ordinaires dont les noms suivent, précédemment mis en congé renouvelable et autorisés à entrer au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi, sont placés, sur leur demande, dans la situation de congé illimité, savoir :

MM. **Hausser**, Ingénieur en Chef de 1re classe,

Blagé,
Balandier,
Glasser,
Harlé,
Malapert, } Ingénieurs en Chef de 2e classe,

Bleynie,
Charron,
Gilliot,
Loiseleur,
Maurer,
Moffre,
Quarré, } Ingénieurs ordinaires de 1re classe.

3° RETRAITE.

Date d'exécution.

M. **Delocre**, Inspecteur Général de 1re classe... 1er janv. 1898

4° DÉCÈS.

Date du décès.

M. **Leberecht-Petzold**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, en retraite..... 2 avril 1881

Digitized by Google

	Date du décès.
M. **Bouniceau**, Ingénieur en Chef de 1re classe, en retraite	9 avril 1883
M. **Tabuteau**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, en retraite	9 mai 1887
M. **Lambert** (Léon), Ingénieur en Chef de 1re classe, en retraite	30 juillet 1889
M. **Sourdiaux**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, en retraite	12 janv. 1890
M. **Hoslin**, Ingénieur en Chef de 2e classe, en retraite	17 mai 1890
M. **Dellon** (Prosper), Inspecteur Général honoraire en retraite	22 mars 1892
M. **Saléta** (Onufre), Ingénieur en Chef de 1re classe, en retraite	15 juillet 1893
M. **Pille**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, en retraite	1er fév. 1894
M. **Lerch**, Ingénieur en Chef de 2e classe, en retraite	4 mai 1894
M. **Renoust-Desorgeries**, Inspecteur Général de 2e classe, en retraite	25 juin 1894
M. **Maurel**, Ingénieur en Chef de 1re classe, en retraite	22 janv. 1895
M. **de Quartery**, Inspecteur Général honoraire, en retraite	15 août 1896
M. **Paqueron**, Ingénieur en Chef de 1re classe, en retraite	22 oct. 1896
M. **Cassanac**, Ingénieur en Chef de 1re classe, en retraite	17 janv. 1897
M. **Regnier-Vigouroux**, Ingénieur en Chef de 1re classe, en retraite	26 avril 1897
M. **Asselin**, Ingénieur en Chef de 1re classe, en retraite	31 mai 1897
M. **Guiard**, Ingénieur en Chef de 2e classe	2 déc. 1897

5° DÉCISIONS DIVERSES.

Décision du 29 novembre 1897. — M. **Mussat**, Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Troyes, au service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de l'Est, est désigné pour suppléer M. **Debray**, Ingénieur en Chef,

Digitized by Google

professeur du cours de matériaux de construction à l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées pendant la session 1897-1898.

M. **Mussat** conserve d'ailleurs ses attributions actuelles.

Arrêté du 30 *novembre* 1897. — Un service de Contrôle d'études et travaux est créé pour les lignes de chemins de fer ;

D'Uzerche à Tulle par Seilhac;

De la ligne précédente à Treignac;

De Tulle à Argentat.

Ce service est placé dans les attributions de M. **Dupin**, Ingénieur en Chef de 2e classe à Aurillac, déjà chargé du Contrôle des études des lignes ci-dessus désignées.

Arrêté du 2 *décembre.* — M. **Duportal**, Ingénieur en Chef de 1re classe, adjoint au Directeur du Contrôle des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, est chargé d'une mission ayant pour objet l'étude de l'organisation du service des canaux du Midi rachetés par l'État.

Il conserve d'ailleurs son service actuel.

Arrêté du 4 *décembre.* — Le service maritime du département des Côtes-du-Nord, qui forme un arrondissement unique d'Ingénieur ordinaire, est réparti en deux arrondissements constitués comme il suit :

1er *Arrondissement.*

Phares et balises de tout le département ;

Partie du littoral comprise dans les arrondissements administratifs de Saint-Brieuc et de Lannion :

N..., Ingénieur ordinaire à Saint-Brieuc.

2e *Arrondissement.*

Partie du littoral comprise dans l'arrondissement administratif de Dinan.

M. **Hamon** (Armand), Conducteur de 1re classe faisant fonctions d'Ingénieur à Dinan.

Arrêté du 8 *décembre.* — M. **Drogue**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, à Perpignan, est chargé, à la résidence de Toulouse, du 6e arrondissement du service du Contrôle de la voie et des bâtiments du réseau d'Orléans et du 2e arrondissement du service

Digitized by Google

du Contrôle de la voie et des bâtiments du réseau du Midi, en remplacement de M. **Le Cornec**, précédemment appelé à une autre destination.

M. **Drogue** continue d'ailleurs provisoirement de résider à Perpignan et conserve ses attributions actuelles dans le service des études et travaux de la ligne de Quillan à Rivesaltes (M. **Reynès**, Ingénieur en chef à Perpignan).

Arrêté du 10 *décembre* 1897. — M. **Rouville**, Ingénieur en Chef de 2e classe, Membre du Comité consultatif de la vicinalité, est nommé Membre de la Commission du nivellement général de la France, en remplacement de M. **Moquet**, Inspecteur général honoraire relevé, sur sa demande, de ces fonctions.

Décision du 11 *décembre*. — M. **Dupont**, Ingénieur ordinaire de 2e classe à Rouen, est chargé d'assurer la marche du service de la 4e section de la navigation de la Seine, jusqu'à la désignation du successeur de M. l'Ingénieur en Chef **Guiard**.

Décision du 16 *décembre*. — M. **Bourgoin** (Iréné), Conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département d'Indre-et-Loire, est chargé de l'intérim de l'arrondissement de l'Ouest du même service, jusqu'à la désignation du successeur de M. l'Ingénieur **Leroux**.

Décision du 18 *décembre*. — Le service du Contrôle de l'exploitation de la ligne de Nérac à Mont-de-Marsan — réseau du Midi — est rattaché, savoir :

1° Pour le Contrôle de la voie et des bâtiments :

Au 1er arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Bordeaux ;

2° Pour le Contrôle de l'exploitation technique :

Au 1er arrondissement d'Ingénieur des Mines, à Bordeaux ;

3° Pour le Contrôle de l'exploitation commerciale :

A la 1re circonscription d'Inspecteur à Bordeaux ;

4° Pour la surveillance administrative :

Au Commissariat de Mont-de-Marsan.

Par suite, le Contrôle de la section de ladite ligne, comprise entre Nérac et Mézin, cesse de faire partie des 2es arrondissements du Contrôle de la voie et de l'exploitation technique, de la 2e circonscription d'Inspecteur à Toulouse, et du commissariat de surveillance administrative de Nérac.

Digitized by Google

II. — CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe les Candidats déclarés admissibles dont les noms suivent, savoir :

20 *novembre* 1897. — M. **Lajugie** (Amédée), Commis, Concours de 1895, — n° 38, Haute-Vienne, services des études et travaux des chemins de fer de Felletin à Ussel, de Laqueuille au Mont-Dore et de Saint-Éloi à Pauniat.

26 *novembre*. — M. **Royannez** (Victor), Commis, Sous-Officier libéré du service militaire déclaré admissible par la Commission instituée par la loi du 18 mars 1889, Seine, service ordinaire.

27 *novembre*. — M. **Astroin** (Romain), Commis, Concours de 1883, — n° 150, Basses-Alpes, service ordinaire.

Idem. — M. **Bigot** (Jules), Commis, Concours de 1893, — n° 134, Pyrénées-Orientales, service ordinaire.

29 *novembre*. — M. **Astroin** (Paulin), Concours de 1895, — n° 13, Basses-Alpes, service ordinaire.

Idem. — M. **Bourgues** (Félix), Commis, Concours de 1895, — n° 21, Basses-Alpes, service ordinaire.

Idem. — M. **Mougnié** (Noël), Commis, Concours de 1895, — n° 43, Cher, service ordinaire et service du canal de Berry.

9 *décembre*. — M. **Engrand** (Alix), Commis, Concours de 1895, — n° 29, Pas-de-Calais, service ordinaire.

2° SERVICES DÉTACHÉS.

26 *novembre* 1897. — M. **Sanglé** (Eugène), Conducteur principal attaché, dans le département de l'Indre, au service des études et travaux du chemin de fer de Guéret à La Châtre, est autorisé à

Digitized by Google

entrer au service municipal de la Ville de Paris, pour les études et la surveillance des travaux de dérivation des sources du Loing et du Lunain.

Il est placé dans la situation de service détaché.

26 *novembre* 1897. — M. **Chorin-Dominel** (Albert), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département des Pyrénées-Orientales, au service des études et travaux du chemin de fer d'Elne à Arles-sur-Tech, est autorisé à entrer au service municipal de la Ville de Paris, pour les études et la surveillance des travaux de dérivation des sources du Loing et du Lunain.

Il est placé dans la situation de service détaché.

2 *décembre*. — M. **Galinier** (Victor), Conducteur de 2e classe, en congé renouvelable, est autorisé à occuper les fonctions de Professeur à l'École municipale des Beaux-Arts et des Sciences industrielles de Toulouse.

Il est placé dans la situation de service détaché.

3° CONGÉS.

10 *novembre* 1897. — Un congé d'un an, sans traitement, est accordé, pour affaires personnelles, à M. **Toubert** (Charles), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département des Pyrénées-Orientales.

7 *décembre*. — Un congé d'un an, sans traitement, est accordé, pour affaires personnelles, à M. **Michel** (Antoine), Conducteur de 1re classe, en congé renouvelable au service de la Compagnie des eaux de la Ville de Nevers.

4° CONGÉS ILLIMITÉS.

19 *novembre* 1897. — Les Conducteurs dont les noms suivent, précédemment mis en congé renouvelable, sont placés, sur leur demande, dans la situation de congé illimité, savoir :

MM. **Gaugé** (Célestin),
Grandidier (Nicolas),
Métayer (Pierre),
} Conducteurs principaux,

Digitized by Google

MM. **Agisson** (Henry),
Decoux (Michel),
Evrard (Ernest),
Ferry (Hyacinthe),
Gain (Désiré), } Conducteurs de 1re classe,
Gervais (Numa),
Haubert (Jules),
Leroy (Adolphe),
Moysan (Adolphe),
Lechant (Joseph), } Conducteurs de 2e classe,
Valdant (Victor),
Bonnet (Eugène),
Castillon (Adrien),
Genet (Alexandre), } Conducteurs de 3e classe,
Grialou (Joseph),
Lebert (Jean),
Gody (Alcide), Conducteur de 4e classe.

26 *novembre* 1897. — Les Conducteurs dont les noms suivent, précédemment mis en congé renouvelable, sont placés, sur leur demande, dans la situation de congé illimité, savoir :

MM. **Allingry** (Eugène),
Andrieu (Pierre),
Bouret (Octave), } Conducteurs de 1re classe,
Guillard (Jules),
Le Corroller (Émile),
Amat (Henri),
Castel (Jules),
Dubois (Charles),
Duplay (Auguste), } Conducteurs de 2e classe,
Espérou (Isidore),
Estrade (Joachim),
Marcière (Jean),
Barthez (Étienne),
Chausse (Henri),
Couturier (Louis),
Dubois (Pierre),
Isambert (Louis), } Conducteurs de 3e classe.
Lugagne (Jules),
Michel (Camille),
Monnier (Charles),

Digitized by Google

2 *décembre* 1897. — Les Conducteurs dont les noms suivent, précédemment mis en congé renouvelable, sont placés, sur leur demande, dans la situation de congé illimité, savoir :

MM. **Dédet** (Auguste), **Moreau** (Alfred), **Morel** (Arsène), **Rubé** (Valentin),	Conducteurs principaux,
Bariller (Jules), **Simon** (Auguste),	Conducteurs de 1re classe,
Brunet (Joseph), **Charpentier** (Charles), **Clerc** (Léon), **Dorizon** (Charles), **Mathieu** (Camille),	Conducteurs de 2e classe,
Borrel (Jules), **Jacqmin** (Edmon), **Lamard** (Louis), **Legrain** (Eugène), **Malaval** (Basile), **Osswalt** (Émile), **Saulgrain** (Auguste), **Starck** (Charles),	Conducteurs de 3e classe.

7 *décembre*. — M. **Lavallée** (Fernand), Conducteur de 1re classe, détaché au service des Travaux publics de la Nouvelle-Calédonie, est mis, sur sa demande, en congé illimité et autorisé à accepter les fonctions de Directeur des mines de Népom (Nouvelle-Calédonie).

Idem. — M. **Robin** (René), Conducteur de 3e classe, précédemment mis en congé renouvelable, et autorisé à entrer au service de la Compagnie des chemins de fer d'Orléans, est placé, sur sa demande, dans la situation de congé illimité, en qualité de Chef de section à ladite Compagnie, à la résidence du Blanc (Indre).

5° DISPONIBILITÉ.

7 *décembre* 1897. — Est rapporté l'Arrêté du 17 août 1897, par lequel M. **Sanson** (Adolphe), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département du Cher, a été mis en retrait d'emploi.

Digitized by Google

M. **Sanson** est mis en disponibilité, avec demi-traitement, pour raisons de santé pendant un an.

8 *décembre* 1897. — M. **Barre** (Paul), Conducteur principal, attaché au service ordinaire du département de la Drôme, est mis en disponibilité, avec demi-traitement, pour raisons de santé, jusqu'à son admission à la retraite.

6° DÉMISSIONS.

20 *novembre* 1897. — Est acceptée la démission de M. **Mangiapan** (Jean), Conducteur de 3e classe, en congé renouvelable au service de la Société du gaz de Nice.

2 *décembre*. — Est acceptée la démission de M. **Petitcolas** (Amand), Conducteur de 2e classe, en congé renouvelable au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est.

7° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Ducongé** (Bertrand), Conducteur de 4e classe, en congé illimité.....	22 août 1897
M. **Le Guen** (Lorre), Conducteur principal, Côtes-du-Nord, service maritime.....	1er janv. 1898

Il est d'ailleurs maintenu en fonctions jusqu'à la liquidation de sa pension de retraite.

8° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Rauth** (Jean), Conducteur de 4e classe, en disponibilité pour raisons de santé.....	16 nov. 1897
M. **Fourquet** (Alfred), Conducteur principal, Tarn-et-Garonne, service ordinaire.....	24 nov. 1897
M. **Trepreau** (Maurice), Conducteur de 1re classe, en disponibilité pour raisons de santé.....	25 nov. 1897
M. **Hautier** (Jean), Conducteur de 2e classe, Gironde, service de la navigation de la Dordogne et de l'Isle.....	3 déc. 1897

9° DÉCISIONS DIVERSES.

26 *novembre* 1897. — M. **Gros** (Gabriel), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Corrèze, au service des

Digitized by Google

études et travaux du chemin de fer d'Hautefort au Burg, passe au service ordinaire du département de la Haute-Garonne.

26 *novembre* 1897. — M. **Pourrière** (Paul), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Seine, au service de la Direction du Contrôle des chemins de fer du Nord, passe au service du Contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, même département.

Idem. — M. **Servange** (Henri), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département du Calvados, passe au service ordinaire du département de l'Oise.

Idem. — M. **Egret** (Auguste), Conducteur de 2e classe, en retrait d'emploi, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département du Calvados.

29 *novembre.* — M. **Charton** (Alexandre), Contrôleur-Comptable des chemins de fer, en congé pour affaires personnelles, est remis en activité en qualité de Conducteur de 1re classe et attaché, dans le département de la Meuse, au service des études et travaux du chemin de fer de Lérouville à Vitry-le-François.

Idem. — M. **Monges** (Antoine), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département des Basses-Alpes et, en outre, au service des études et travaux des chemins de fer de Digne à Saint-André et de Saint-André à Puget-Théniers, cesse d'être attaché au service ordinaire.

Idem. — M. **Peyrot** (Jean), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Corrèze, au service des études et travaux du chemin de fer d'Hautefort au Burg, passe dans le département du Lot, au service des études et travaux du chemin de fer de Montauban à Brive.

Idem. — Est rapporté l'Arrêté du 30 octobre 1897, par lequel M. **Bouqueton** (Paul), Conducteur de 2e classe, détaché au service des Travaux publics du Congo Français, a été attaché au service ordinaire du département du Jura.

1er *décembre.* — M. **Gervet** (Pierre), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Gironde, au service des études et travaux du chemin de fer de La Sauve à Eymet, passe dans le

Digitized by Google

département de l'Indre, au service des études et travaux du chemin de fer de Guéret à La Châtre.

3 *décembre* 1897. — M. **Vernadet** (Jean), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de la Savoie, au service de la navigation du Rhône, passe dans le département de l'Ain, même service.

Idem. — M. **Aussaresses** (Paul), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de la Haute-Garonne, au service des études et travaux du chemin de fer de Castelsarrasin à Beaumont-de-Lomagne, passe dans le département de Tarn-et-Garonne, même service.

Idem. — M. **Séchaud** (Eugène), Conducteur principal attaché, dans le département de Maine-et-Loire, au service de la navigation de la Mayenne et de l'Oudon, passe au service de la navigation de la Sarthe et du Loir, même département.

M. **Séchaud** conserve d'ailleurs ses attributions au service de la navigation de la Mayenne et de l'Oudon.

7 *décembre.* — M. **Delhotel** (Léon), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Seine, au service du Contrôle des études et travaux des lignes nouvelles du réseau d'Orléans, passe au service de la Direction du Contrôle des chemins de fer du Nord, même département.

Idem. — M. **Boisson** (Eugène), Conducteur principal attaché, dans le département de la Seine, au service du Contrôle des études et travaux des lignes nouvelles du réseau de l'État, passe au service du Contrôle des études et travaux des lignes nouvelles du réseau d'Orléans.

Idem. — M. **Caillassou** (Jules), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de la Dordogne, au service des études et travaux du chemin de fer de Nontron à Sarlat, passe au service ordinaire du département de Tarn-et-Garonne.

9 *décembre.* — M. **Paquier** (Arthur), Conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département de la Loire-Inférieure, passe au service ordinaire du département de Maine-et-Loire.

Digitized by Google

13 *décembre* 1897. — M. **Riffard** (Aimé), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Ardèche, passe au service ordinaire du département de la Drôme.

16 *décembre*. — M. **Béronie** (Martial), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Dordogne, au service des études et travaux du chemin de fer de Nontron, passe dans le département de la Corrèze, au service des études et travaux du chemin de fer d'Hautefort au Burg.

17 *décembre*. — M. **Gaudin** (Félix), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Vendée, au service des études et travaux du chemin de fer de Fontenay-le-Comte à Cholet, passe au service ordinaire du département de la Loire-Inférieure.

18 *décembre*. — M. **Loustalet** (Paul), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de la Gironde, au service des études et travaux du chemin de fer de Cavignac à Bordeaux, passe dans le département des Basses-Pyrénées, au service des études et travaux du chemin de fer d'Oloron à Bedons.

21 *décembre*. — M. **Merle** (Pierre), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de la Dordogne, au service des études et travaux du chemin de fer de Nontron à Sarlat, passe dans le même département au service de la navigation de la Dordogne et de l'Isle.

Digitized by Google

TABLES

DES LOIS, DÉCRETS, ETC.(*),

PUBLIÉS EN 1897.

PREMIÈRE TABLE.

RÉCAPITULATION PAR ORDRE CHRONOLOGIQUE.

DATES des décrets	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages	NUMÉROS des articles
1896	LOIS.		
14 déc.	Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, sur le territoire de la ville de Lyon, d'un chemin de fer d'intérêt local de la place Saint-Paul à Fourvières et à Loyasse	3	1
16 déc.	Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer de Guéret à la Châtre	8	2
Id.	Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Mayenne, d'un réseau de chemins de fer d'intérêt local à voie étroite	9	3
18 déc.	Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Loire, des chemins de fer d'intérêt local, à voie étroite, de Saint-Héand à Pélussin et de Roanne à Boën	21	4
19 déc.	Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, dans le département de l'Isère, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie normale, de Saint-Hilaire-de-Brens à Jallieu	101	16
28 déc.	Loi ayant pour objet le classement, dans les départements des Alpes-Maritimes et des Basses-Alpes, d'une nouvelle route nationale reliant le pont de Gueydan (route nationale n° 207) et Barcelonnette, en passant par le col de la Cayolle	106	17
29 déc.	Loi établissant au port de Rouen un péage de 15 centimes destiné à remplacer les droits d'étal, d'attache, etc., établis par l'ordonnance du 8 octobre 1815	107	18

(*) Pour la Législation et la Statistique étrangères, voir la table spéciale, p. 1044.

Digitized by Google

DATES des décisions	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages	NUMÉROS des articles
1897	*Suite des Lois.*		
30 janvier	Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement des chemins de fer à voie étroite d'Uzerche à Tulle, de la ligne précédente à Treignac et de Tulle à Argentat	193	51
Id.	Loi ayant pour objet l'approbation d'un avenant au traité du 10 octobre 1884, passé entre la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée et la Compagnie concessionnaire des chemins de fer du Vieux-Port et de la banlieue sud de Marseille.	194	52
26 février	Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer de Ferrières-Courçon à Epannes et d'approuver la Convention passée entre le Ministre des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer départementaux pour la concession de cette ligne	195	53
12 mars	Loi ayant pour objet l'approbation d'une convention passée entre le Ministre des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne pour les avances en argent à fournir à l'Etat par cette Compagnie en 1897.....	273	80
26 mars	Loi ayant pour objet d'autoriser des dérogations à l'article 4 de la loi du 15 juillet 1845, en ce qui concerne les clôtures et barrières de chemins de fer...	275	81
31 mars	Loi concernant la cession à la Compagnie des chemins de fer du Nord des terrains militaires déclassés comprenant la gare d'Aire-sur-la-Lys et ses abords.	276	82
1er avril	Loi ayant pour objet d'approuver une convention passée entre l'Etat et la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest et de déclasser la section du chemin de fer de Vitré à Fougères et à Moidrey comprise entre Pontorson et Moidrey.....	280	83
13 avril	Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer de Carhaix à Châteaulin	351	111
Id.	Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, sur le territoire de la commune du Mont-Dore, d'un chemin de fer d'intérêt local du pont Meynadier, sur la Dordogne, au « Salon-du-Capucin ».	352	112
14 juin	Loi ayant pour objet d'approuver une convention passée entre le Ministre des travaux publics et la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest.....	433	122
24 juin	Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer d'Espalion à la ligne de Rodez à Millau.....	537	133
25 juin	Loi ayant pour objet la création d'un arrière-port dans la baie de l'Agha à Alger, et une concession de terrains et d'appontements à la Chambre de commerce d'Alger	605	154

Digitized by Google

DATES des décisions	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages	NUMÉROS des articles
1897			
21 juillet	Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique les travaux à exécuter par la Ville de Paris pour le captage, la dérivation et l'adduction à Paris des eaux des sources dites des vallées du Loing et du Lunain	709	177
27 juillet	Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer d'Anduze à Saint-Jean-du-Gard	771	178
Id.	Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer d'Oloron à Bedous	712	179
28 juillet	Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, dans le département de Saône-et-Loire, de diverses lignes de chemins de fer d'intérêt local à voie étroite	713	180
6 août	Loi ayant pour objet de proroger le délai fixé par la loi du 9 août 1894 pour l'accomplissement des expropriations nécessaires à l'établissement des chemins de fer d'intérêt local de Raucourt à Vouziers, avec embranchement de Châtillon à Buzancy et de Wasigny à Signy-l'Abbaye	791	200
Id.	Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Haute-Savoie, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie de 1 mètre de largeur entre les bords intérieurs des rails et à crémaillère, de Chamonix à Montenvers	791	201
11 août	Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, dans les départements de la Nièvre et de la Côte-d'Or du chemin de fer d'intérêt local, à voie étroite, de Corbigny à Saulieu, avec prolongement de Corbigny à Chitry-les-Mines	795	202
17 août	Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, dans le département de l'Aube, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie étroite, des Riceys à Cunfin	873	212
12 nov.	Loi portant approbation d'une convention entre l'État et la Compagnie d'Orléans pour la cession à cette Compagnie de divers immeubles domaniaux nécessaires à la construction d'une nouvelle gare dans Paris	962	224
1896	DÉCRETS.		
28 mars	Décret approuvant des modifications à l'avant-projet du tramway d'Armentières à Halluin	109	19
11 avril	Décret fixant les alignements des quais Saint-Paul et Saint-Jacques du port de la Turballe	109	20
18 avril	Décret autorisant la Compagnie des chemins de fer Paris-Lyon-Méditerranée à ajouter, pour l'exercice		

Digitized by Google

DATES des décisions	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages	NUMÉROS des articles
1896	*Suite des Décrets.*		
	du droit de partage, au compte général de premier établissement des lignes du réseau algérien, l'excédent de la valeur des fournitures sur la valeur des rentrées du mobilier et de l'outillage pendant les années 1878 à 1890	110	21
22 avril	Décret déclarant d'utilité publique les travaux de rectification des routes nationales nos 17 et 43, à la traversée des anciennes portes de Lille et de Valenciennes à Douai (Nord)	110	22
Id.	Décret déclarant d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'agrandissement des installations de la petite vitesse à la station de Granges (ligne de Laveline à Gérardmer)	111	23
23 avril	Décret autorisant la commune de Dun-le-Palleteau (Creuse) à faire l'acquisition de la partie de l'immeuble des héritiers Duchâteau qui forme saillie sur les alignements de la route 151 *bis*	112	24
13 juin	Décret déclarant d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'établissement de nouvelles voies de stationnement du matériel à la gare d'Argenteuil-Triage	282	84
17 juin	Décret autorisant la ville de Montargis à faire l'acquisition de quatre immeubles situés en saillie sur les alignements de la rue Dorée (route nationale n° 7)	282	85
20 juin	Décret déclarant d'utilité publique l'acquisition du terrain nécessaire à la déviation de la route nationale n° 11 aux abords du troisième bassin à flot de Rochefort	283	86
22 juin	Décret autorisant les travaux relatifs à la reconstruction du pont établi sur le canal de l'Aisne à la Marne, à la traversée du chemin de fer de Soissons à Reims, et de neuf ponts sur écluses dépendant de ce même canal	283	87
Id.	Décret déclarant d'utilité publique les travaux de rectification de la route nationale n° 45, à la Porte de France, à Landrecies	284	88
16 juillet	Décret autorisant le prolongement de la digue de rive existant sur la rive droite de la Garonne, en amont de Langoiran	112	25
21 juillet	Décret autorisant l'exécution des travaux de renforcement et de prolongement de la jetée de Port-Gueydon	113	26
10 août	Décret déclarant d'utilité publique les voies de surface destinées à remplacer la ligne secondaire du Clapier à la Béraudière	964	225
14 août	Décret déclarant d'utilité publique le dégagement du lit du Rhône au pont Saint-Esprit (Vaucluse)	964	226
Id.	Décret qui autorise la traction électrique sur les lignes		

Digitized by Google

DATES des décisions	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages	NUMÉROS des articles
1896	de tramways de Lyon à Saint-Fons et de Saint-Fons à Venissieux	285	89
1er sept.	Décret portant modification au décret du 24 avril 1894 réglementant l'outillage public administré par la chambre de commerce de Bordeaux sur les quais de cette ville	285	90
Id.	Décret autorisant, dans la traversée de Paris, la transformation en ports droits de divers ports de tirage	965	227
7 sept.	Décret approuvant la construction d'un quai d'embarquement pour bestiaux à la halte de Laumoy (ligne de Châteaumeillant à La Guerche)	966	228
Id.	Décret approuvant la modification à la voie du tramway de Saint-Etienne à Rive-de-Gier	967	229
Id.	Décret approuvant la modification du quai à coke de la gare de Constantine (ligne de Philippeville à Constantine)	967	230
Id.	Décret modifiant l'article 1er du décret du 16 décembre 1895 relatif au matériel roulant de la ligne de Souk-Ahras à Tébessa	968	231
Id.	Décret approuvant l'agrandissement de la station de Lamastre (ligne de Tournon à Lamastre)	969	232
11 sept.	Décret approuvant l'établissement d'un pont à bascule à la gare de Mecheria	969	233
5 oct.	Décret qui attribue au nouveau pont à établir sur la Seine, à l'occasion de l'Exposition universelle de 1900, le nom de Pont Alexandre III	287	91
16 oct.	Décret autorisant la construction d'un pont fixe en acier sur la Saône (route nationale n° 6, annexe)	970	234
7 nov.	Décret approuvant l'établissement de barrières à un passage à niveau sur la ligne de Châteaumeillant à La Guerche	970	235
17 nov.	Décret déclarant d'utilité publique la rectification de la route nationale n° 5 dans la traversée d'Evian-les-Bains (Haute-Savoie)	971	236
19 nov.	Décret autorisant la réfection du pont suspendu de Bourg-St-Andéol sur le Rhône (route nationale n° 86)	972	237
21 nov.	Décret qui soumet à diverses clauses et conditions l'exploitation, par la ville de Rochefort, de la forme de radoub du port de commerce de cette ville	287	92
9 déc.	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'un réseau de tramways dans la ville du Mans	36	5
Id.	Décret approuvant différents travaux à exécuter dans les gares de la ligne d'Alger à Oran	972	238
14 déc.	Décret déclarant d'utilité publique la création d'un port de commerce à Bougie (Algérie)	40	6
15 déc.	Décret approuvant la substitution à la Compagnie des chemins de fer à voie étroite de la Compagnie des tramways d'Ille-et-Vilaine comme rétrocessionnaire du réseau de tramways de ce département	41	7

Digitized by Google

DATES des décisions	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages	NUMÉROS des articles
1896	*Suite des Décrets.*		
16 déc.	Décret du 7 novembre 1896 plaçant dans les attributions de l'Administration des forêts le service de la pisciculture, ainsi que la surveillance de la pêche dans les cours d'eau non navigables ni flottables et dans les cours d'eau navigables et flottables non canalisés (voir *Circulaires*)	159	44
17 déc.	Décret déclarant d'utilité publique le tramway de Montmorency à Enghien	42	8
19 déc.	Décret du 8 décembre 1896, modifiant les conditions d'admission aux emplois d'officier et de maître de port (voir *Circulaires*)	161	45
23 déc.	Décret autorisant la Chambre de commerce de Valenciennes (Nord) à établir et exploiter sur les quais du port de cette ville un outillage public pour la manutention des marchandises	198	54
28 déc.	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'un tramway électrique entre Rouen et Blosseville-Bonsecours et Mesnil-Esnard	113	27
Id.	Décret approuvant des modifications dans la gare de Souk-Ahras	973	239
1897 8 janvier	Décret autorisant le raccordement de la fonderie Ruelle à Quiévrechain (Nord) au chemin de fer des Mines de Crespin	118	28
Id.	Décret déclarant d'utilité publique les travaux d'amélioration du port de Nice	119	29
Id.	Décret approuvant la substitution à des particuliers de la société anonyme dite « Compagnie des tramways mécaniques des environs de Paris », comme rétrocessionnaire du tramway de Saint-Germain-en-Laye à Poissy	200	55
12 janvier	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Seine, d'une ligne de tramways entre le Petit-Ivry et les Halles centrales de Paris	201	56
13 janvier	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département d'Alger, d'une ligne de tramways à traction mécanique entre l'Hôpital-du-Dey (commune d'Alger) et la Colonne-Voirol (commune de Mustapha)	120	30
Id.	Décret approuvant la substitution à M. Cornillon de la « Compagnie anonyme du Chemin de fer de Lyon-Saint-Paul à Fourvière et à Loyasse », comme concessionnaire de ladite ligne	123	31
Id.	Décret approuvant le prolongement du boulevard de rive gauche au port de Rouen	974	240
Id.	Décret approuvant l'exécution des dragages à effectuer sur la Loire	974	241

Digitized by Google

DATES des décisions	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages	NUMÉROS des articles
1897			
16 janvier	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'un réseau de tramways à traction électrique dans la ville de Châlons-sur-Marne (Marne)	126	32
Id.	Décret approuvant l'agrandissement de la gare de Sidi-Bel-Abbes	975	242
20 janvier	Décret approuvant l'amélioration de digues sur la rive droite de la Garonne	976	243
Id.	Décret déclarant d'utilité publique la mise en état et le parachèvement de la ligne d'Alençon à Condé	976	244
30 janvier	Décret portant déclaration d'utilité publique et concession à la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest des voies ferrées destinées à desservir les quais du bassin de Penhouët au port de Saint-Nazaire	291	93
31 janvier	Décret déclarant d'utilité publique les voies ferrées destinées à desservir le port de la Pallice	294	94
23 février	Décret approuvant l'établissement d'une salle de bains et de magasins près de la station de Cosne-sur-l'Œil	977	245
24 février	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'une ligne de tramways à traction électrique entre Le Havre et Montivilliers	303	95
25 février	Décret relatif à la modification du tracé de la ligne de tramways de Touvent à Jonzac	337	113
Id.	Décret approuvant l'établissement d'une cale sur le ruisseau de la Barbotière à Rennes	978	246
27 février	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département d'Eure-et-Loir, d'un réseau de tramways à traction mécanique	358	114
5 mars	Décret modifiant le décret du 19 février 1896 relatif aux travaux de la gare de M'Daourouch	978	247
Id.	Décret concernant la modification de lignes télégraphiques (Ouest-Algérien)	979	248
9 mars	Décret approuvant l'exécution de dragages dans le canal d'Ille-et-Rance	980	249
Id.	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'un réseau de tramways dans la ville de Limoges	437	123
12 mars	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans les départements du Pas-de-Calais et du Nord, d'une ligne de tramways entre Béthune et Estaires	442	124
Id.	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'un réseau de tramways sur le territoire des communes de Montpellier et de Castelnau-le-Lez (Hérault)	448	125
13 mars	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'un réseau de tramways dans la ville d'Angers	538	134
19 mars	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'une ligne de tramways entre Pontaillac et la Grande-Côte (Charente-Inférieure)	542	135

Digitized by Google

DATES des décisions	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages	NUMÉROS des articles
1897	*Suite des Décrets.*		
19 mars	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'une gare à marchandises, rue de Tolbiac à Paris (Chemin de fer de Ceinture)	980	250
27 mars	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'un réseau de tramways dans la ville de Rennes (Ille-et-Vilaine	545	136
2 avril	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans la ville de Douai, de deux embranchements de la ligne de Paris à la frontière belge	553	137
5 avril	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'une ligne de tramways entre Saint-Roman-de-Colbose et Saint-Romain (Seine-Inférieure)	558	138
10 avril	Décret portant approbation de la substitution à MM. Merlin et Chassary de la Société anonyme grenobloise de tramways électriques, comme rétrocessionnaire des tramways de Grenoble à Eybens et à Varces	625	155
13 avril	Décret approuvant le traité passé entre la Compagnie d'Orléans et la société Faugère et Chatelin pour la construction de la ligne du Blanc à Argent	626	156
28 avril	Décret déclarant d'utilité publique, dans la ville de Rouen et sa banlieue, de nouvelles lignes ou sections de lignes de tramways destinées à compléter le réseau actuel	635	157
Id.	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer se détachant du chemin de fer de Bordeaux à la frontière d'Espagne et se terminant à Bayonne	647	158
Id.	Décret approuvant la substitution à MM. Médail et Lombart de la Société anonyme des tramways du Pont-de-Beauvoisin comme rétrocessionnaire du tramway de Saint-Genix-d'Aoste	648	159
Id.	Décret prorogeant le délai primitivement fixé pour les expropriations du tramway de Bourg-de-Péage à Sainte-Eulalie en Royans	649	160
29 avril	Arrêté concernant l'organisation du contrôle des voies ferrées, des quais, des ports maritimes ou fluviaux. — (Voir *Circulaires.*)	577	146
1er mai	Décret instituant des médailles d'honneur en faveur des cantonniers et agents inférieurs. — (Voir *Circulaires.*)	580	148
Id.	Décret autorisant la Chambre de commerce de Dieppe à établir et à administrer un barrage isolateur pour les navires chargés de pétrole	649	161
Id.	Décret autorisant la Chambre de commerce de Rennes à établir et à administrer des grues au port de Redon	659	162
21 mai	Décret portant approbation d'une convention passée		

Digitized by Google

DATES des décisions	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages	NUMÉROS des articles
1897			
	entre le maire du Havre et la Compagnie du tramway funiculaire de la Côte-Sainte-Marie, au Havre.	730	181
25 mai	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Dordogne, d'une ligne de tramways entre Périgueux et Vergt	731	182
27 mai	Décret portant déclaration d'utilité publique et concession à la Compagnie de l'Ouest du raccordement de la gare au champ de courses de Maisons-Laffitte.	739	183
Id.	Décret portant modification au décret du 9 novembre 1853, relatif aux fonctionnaires admis à faire valoir leurs droits à la retraite	741	184
15 juin	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département du Calvados, d'un réseau de tramways à traction de locomotives	807	203
17 juin	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans les départements de l'Ain et de Saône-et-Loire, d'une ligne de tramways entre Pont-de-Vaux et la gare de Pont-de-Vaux-Fleurville	833	204
28 juin	Décret autorisant la construction d'un port à Ivry (Seine) et le raccordement de ce port au réseau d'Orléans	880	213
19 juillet	Décret relatif aux congés illimités accordés aux ingénieurs	743	185
26 juillet	Arrêté. — Usage du vélocipède dans les services des travaux publics. — (Voir *Circulaires*.)	849	206
28 juillet	Retenue du premier douzième. — Application de l'article 28 de la loi du 29 mars 1897. — (Voir *Circulaires*.)	854	208
1896	ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT.		
14 février	Travaux publics. — Egouts. — Contamination des eaux. — Réclamation d'un propriétaire non riverain. — Action non recevable. — (*Sieur Crespel-Tilloy contre commune de Loos*.)	45	9
Id.	Travaux publics. — Chemin de fer. — Remblai. — Affaissement. — Dommages aux propriétés riveraines. — Responsabilité. — Compagnie concessionnaire et département mis hors de cause. — Expertise. — (*Société générale des chemins de fer économiques*.)	46	10
Id.	Voirie (Grande). — Chemins de fer. — Pose d'une seconde voie supprimée provisoirement : travaux exécutés par une Compagnie de tramways pour la traversée de la voie, laissés à sa charge. — (*Compagnie de Lyon*.)	49	11
21 février	Communes. — Fourniture d'eau. — Services publics. — Fixation d'un prix nouveau pour la fourniture de l'eau destinée à l'arrosage des voies publiques		

Digitized by Google

DATES des décisions	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages	NUMÉROS des articles
1896	*Suite des Arrêts du Conseil d'État.*		
	ou au lavage des égouts excédant le maximum prévu. — (*Compagnie des eaux de la banlieue de Paris contre commune d'Asnières.*)	50	12
21 février	Travaux publics. — Décomptes. — Lycée. — (*Sieur Langlade.*)	52	13
26 février	Travaux publics. — Chemins de fer. — Décompte. — (*Sieur Girard.*)	131	33
28 février	Travaux publics. — Dommages aux personnes et aux propriétés. — Canalisation de gaz. — Explosion. Responsabilité. — Ville de Paris. — Compagnie concessionnaire. — Explosion de gaz résultant d'une fuite dans la canalisation d'eau établie par la Ville de Paris ; responsabilité de la Ville à l'exclusion de la Compagnie concessionnaire du gaz. — (*Compagnie parisienne du Gaz contre Ville de Paris et sieur Vincent.*)	134	34
6 mars	Travaux publics. — Décompte. — Chemins de fer. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Sieurs Nouteau et Robert.*)	135	35
Id.	Travaux publics communaux. — Eglise. — Décompte. — Entrepreneur. — Addition d'une flèche aux travaux approuvés par l'autorité supérieure. — Dépassement des dépenses prévues. — (*Sieur Larcher.*)	141	36
Id.	Travaux publics. — Fabrique. — Eglise. — Dépassement de dépenses provenant de la substitution d'un nouveau projet à celui qui avait été approuvé par l'autorité supérieure. — Responsabilité personnelle du desservant et du président du conseil de fabrique. — Architecte. — Entrepreneur. — Dommages-intérêts. — (*Sieur Ewal contre sieur Badie et fabrique de Pézilla-la-Rivière.*)	143	37
Id.	Travaux publics. — Dommages aux personnes. — Chemin vicinal exhaussé. — Chute d'un homme. — Demande en indemnité contre une commune. — Recours en garantie contre une Compagnie de chemin de fer qui a dévié une rivière. — Procédure. — Expertise. — (*Compagnie de Lyon contre héritiers Quinson.*)	146	38
Id.	Chemins de fer. — Dommages. — Irruption d'eau. — (*Compagnie des chemins de fer départementaux contre sieur Molière.*)	204	57
13 mars	Cours d'eau non navigables. — Syndicat forcé créé par ordonnance royale, antérieurement à la loi du 21 juin 1865. — Arrêté préfectoral. — Recours pour excès de pouvoir. — (*Sieurs Banizette et autres.*)	206	58
Id.	Dettes de l'Etat. — Propriété privée de l'Etat. — Taxe de pavage. — Déchéance quinquennale. (*Ville de Paris contre Ministre de la guerre.*)	208	59

Digitized by Google

DATES des décisions	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages	NUMÉROS des articles
1896			
13 mars	Travaux publics. — Génie. — Décompte. — Cahier des clauses et conditions générales du 25 novembre 1876. — (*Sieur Favril.*)	212	60
Id.	Travaux publics. — Dommages — Demandeur débouté. — Procédure — Conseil de préfecture. — Dépens. — Frais. — Expertise. — Solidarité. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Quentin.*)	220	61
20 mars	Dettes de l'Etat. — Déchéance quinquennale. — Qualité pour l'opposer. — Ministre. — Conseil de préfecture. — Incompétence. — (*Sieurs Favreau et Fournier.*)	221	62
Id.	Travaux publics. — Dommages. — Occupation temporaire. — (*Sieur Redon contre sieur Nigoul et autres.*)	222	63
27 mars	Cours d'eau non navigables. — Etangs. — Police des eaux. — Excès de pouvoir. — (*Sieur et dame Decamps et sieur Delhomme.*)	224	64
Id.	Travaux publics. — Décompte. — Construction d'égout. — (*Sieur Frasque contre ville de Pontarlier.*)	227	65
Id.	Travaux publics communaux. — Décompte. — Travaux non prévus au devis. — Entrepreneurs. — Architectes. — Responsabilité. — Honoraires. — (*Commune de Brézins contre sieurs Garabiol, Chatrousse et Ricoud.*)	230	66
Id.	Travaux publics. — Occupation temporaire. — (*Compagnie du Midi contre sieur de Latour-Dejean.*)	231	67
Id.	Travaux publics. — Dommages. — Rupture d'un barrage due à une crue exceptionnelle constituant un cas de force majeure, et non à des travaux exécutés par une Compagnie de chemins de fer. — Pas d'indemnité due par cette dernière. — (*Société des chemins de fer départementaux contre Syndicat du canal de Rochebonne et autres.*)	234	68
Id.	Travaux publics. — Dommages. — Défaut d'entretien d'un canal. — Perte de récoltes. — Fermiers. — Qualité pour agir en leur nom. — Responsabilité des concessionnaires. — Chose jugée. — (*Consorts Fouveau contre sieur de Dreux-Brézé.*)	235	69
28 mars	Voirie (Grande). — Routes nationales. — Alignement. — Réparations à une maison riveraine : travaux vérifiés et considérés comme exécutés dans les limites de l'autorisation : contravention dressée ultérieurement par un ingénieur qui n'avait pas été témoin des faits ; procès-verbal n'ayant que la valeur d'un renseignement et contredit par les pièces du dossier ; relaxe. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Yon.*)	237	70
17 avril	Travaux publics. — Décompte. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Sieur Crillon.*)	308	96

Digitized by Google

DATES des décisions	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages	NUMÉROS des articles
1896	*Suite des Arrêts du Conseil d'État.*		
24 avril	Procédure. — Conseil de préfecture. — Expertise. — (*Sieurs Coignet et Pitoiset.*)	312	97
Id.	Travaux publics. — Chemins de fer. — Décompte. — (*Sieurs Grosbost et Sorin.*)	314	98
Id.	Travaux publics communaux. — Chemins vicinaux de grande communication. — Décompte. — Clauses et conditions générales du 16 décembre 1870. — (*Préfet de la Manche contre sieur Fournis.*)	317	99
Id.	Travaux publics communaux. — Maison d'école. — Décompte. — Dépenses excédant le devis. — Responsabilité : architecte, entrepreneur. — (*Commune d'Assignan contre sieur Rey.*)	320	100
Id.	Travaux publics communaux. — Offres de concours. — (*Ville de Flers contre sieurs Goulombe, Amiard et Chauffray.*)	322	101
Id.	Voirie (Grande). — Routes nationales. — (*Sieur Savard.*)	323	102
1er mai	Communes. — Ville de Paris. — Hygiène publique. — Cabinets d'aisances. — Tout à l'égout. — Mesures d'exécution. — Pouvoirs du préfet de la Seine. — (*Sieur Boucher d'Argis.*)	325	103
Id.	Travaux publics. — Chemins de fer. — Convention. — Interprétation. — Recours pour excès de pouvoir. — (*Compagnie des chemins de fer départementaux.*)	328	104
8 mai	Communes. — Gaz. — Canalisations. — Concession d'un privilège. — Etendue. — Révocation. — Formes. — Compétence. — (*Compagnie génevoise de l'industrie du gaz et commune de Vallauris.*)	329	105
Id.	Travaux publics. — Décompte. — (*Sieur Lamotte.*)	331	106
Id.	Travaux publics. — Décompte. — Chemins de fer. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Sieur Rivallier.*)	374	115
Id.	Voirie (Grande). — Canal de navigation. — Contravention. — Dégradations à une écluse. — Responsabilité. — Patron et ouvrier. — Condamnation à une amende. — (*Sieur Gilotte.*)	378	116
16 mai	Travaux publics. — Décompte. — Domaine de l'Etat. — Forêts. — Construction d'une route de vidange. — Compétence. — (*Ministre de l'agriculture contre sieur Vergès.*)	380	117
Id.	Travaux publics. — Dommages. — Réservoir d'alimentation d'un canal. — Envahissement des caves du requérant par suite des infiltrations provenant d'un réservoir. — Indemnité allouée. — (*Sieur Clatteaux.*)	381	118
22 mai	Travaux publics. — Dommages. — Mines. — Arrêté préfectoral. — Périmètre interdit à raison du voisinage d'un chemin de fer. — Compagnie concessionnaire. — Droit à indemnité. — Redevances tréfon-		

Digitized by Google

DATES des décisions	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages	NUMÉROS des articles
1896			
	cières. — (*Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée contre sieurs Neyret, Thiollière, Merlat et autres.*)..	453	126
22 mai	Travaux publics communaux. — Ecole. — Décompte. — *Sieur Bellot.*).....	564	139
Id.	Travaux publics communaux. — Architecte. — Honoraires fixes pour les travaux d'entretien. — Travaux neufs : honoraires spéciaux. — Projet exécuté en partie seulement au moment de la révocation de l'architecte : fixation des honoraires au taux de 5 0/0 sur la partie du projet exécutée au jour de la révocation de l'architecte. — (*Ville de Montluçon contre sieur Dénier.*).....	566	140
Id.	Travaux publics. — Chemins de fer. — Dommages aux usines. — (*Sieur Maistre contre compagnie du Midi.*).....	567	141
Id.	Travaux publics. — Rues et places. — Dommages. — (*Ville de Blois.*).....	570	142
Id.	Travaux publics communaux. — Dommages causés aux riverains d'un chemin par des transports de matériaux. — (*Sieur Lazies.*).....	571	143
12 juin	Communes. — Travaux d'adduction d'eau. — Malfaçons non relevées avant la réception des travaux. — Service des eaux prétendu non assuré conformément au contrat. — Redevances dues à la Compagnie des Eaux. — Intérêts. — (*Ville de Bastia.*)..	573	144
Id.	Travaux publics. — Marché. — Demande de résiliation. — Cahier des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Sieur Perrot.*).....	745	186
Id.	Travaux publics. — Travaux exécutés par le syndicat de la vallée d'Authion. — Décompte. — Cahier des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Sieur Vergnioux.*).....	747	187
Id.	Travaux publics — Décompte. — Expertise. — (*Sieur Antoniotti.*).....	748	188
Id.	Travaux publics communaux. — Construction d'un presbytère. — Travaux exécutés différents de ceux prévus au devis. — Rabais d'adjudication. — (*Fabrique de la commune de la Forêt-Fouesnant.*).	750	189
Id.	Travaux publics. — Occupation temporaire. — Formalités préalables. — Loi du 29 décembre 1892. — (*Ministre des Travaux publics contre Société des marais de Vix, de Maillé, de Maillezais et de Doix.*).	751	190
19 juin	Communes. — Chemins ruraux. — Reconnaissance. — Commission départementale. — Délibération. — Exception de propriété. — Sursis. — Recours pour excès de pouvoir. — (*Sieur et dame Riant.*).....	753	191
Id.	Travaux publics. — Décompte. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Sieur Bozzonetti.*).....	754	192

Digitized by Google

DATES des décisions	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages	NUMÉROS des articles
1896	*Suite des Arrêts du Conseil d'État.*		
19 juin	Travaux publics. — Honoraires d'architecte. — Règlement. — (*Héritiers Delebarre contre Ville de Paris.*).	762	193
Id.	Travaux publics. — Occupation temporaire — Indemnité. — Règlement. — Législation applicable. — Extractions de matériaux effectuées antérieurement à la promulgation de la loi du 29 décembre 1892. — Règlement postérieur. — Intérêts. — Exécution de l'arrêté non poursuivi. — Indemnité réduite en appel. — Dépôt à la caisse des consignations. — (*Dame veuve Chirat.*)	901	214
Id.	Travaux publics. — Dommages aux propriétés. — Construction des rampes d'accès du pont de Tolbiac. — (*Sieur Navet contre Ville de Paris.*).....	904	215
26 juin	Communes. — Chemins vicinaux. — Reconnaissance. — Revendication ultérieure de propriété. — Compétence. — (*Sieur Grosjean.*).....	906	216
Id.	Travaux publics départementaux. — Algérie. — Construction et réparation de bâtiments confiées à l'agent voyer en chef. — Non-lieu à l'application de la responsabilité édictée contre les architectes. — (*Sieur Brunie*).....	907	217
Id.	Travaux publics. — Dommages. — Procédure. — (*Commune de Rosey et autres.*).....	909	218
1897	TRIBUNAL CORRECTIONNEL.		
28 mai	Digue du réservoir de Bouzey. — Jugement. — (*MM. Denys, Hausser, Holtz et Henry.*).....	468	127
	ARRÊTS DE LA COUR DE CASSATION.		
1896	(Chambre civile.)		
4 août	Expropriation pour utilité publique. — 1° Pourvoi. — Partie décédée. — Représentants légaux. — Notification. — 2° Femme mariée. — Régime de communauté — Domicile commun. — Copie unique. — 3° Jury. — Liste annuelle. — Conseil général. — Session ordinaire. — Durée stricte. — 4° Jury incompétent. — Nullité. — Ordre public. — (*Dame Thomas*).	150	39
1er déc.	Chemins de fer. — Tarifs — Délais. — (*Sieur Galuret père.*)	676	166
Id.	I. Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Commissionnaire. — Récépissé. — Contrat fermé. — II. Expéditeur non dénommé. — Faits de cause. — Qualité. — Constatation. — Action ouverte. — III. Défaut de motifs. — Dommages-intérêts. — Condamnation. — Justification Défaut de. — Frais frustrés. — (*Sieurs Grossieux frères et Cie.*).....	677	167

Digitized by Google

DATES des décisions	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages	NUMÉROS des articles
1896			
1er déc.	Chemins de fer. — Wagon complet. — Déchargement. — Avis par lettre. — Mise à la poste. — (*Sieur Duchon-Doris*)	679	168
28 déc.	I. Chemins de fer. — Cahier des charges. — Maximum. — Tarifs. — Homologation. — II. Dommages-intérêts. — Motifs spéciaux. — III. Enregistrement. — Distance. — Actes produits. — Faute. — Préjudice. — Précision. — (*Sieur Goujet.*)	681	169
29 déc.	Expropriation pour utilité publique. — Vérification des pièces transmises à l'appui de la demande. — (*Société des produits chimiques de l'Estaque.*)	683	170
Id	Chemins de fer. — 1° Règlement. — Administration publique. — Force de loi. — Dérogation. — Conventions particulières. — Nullité. — Délai de transport. — Renonciation présumée. — Compagnie. — Faute. — Condamnation. — Cassation. — (*Sieur Taché fils.*)	684	171
1897 28 avril	Travaux publics. — Prud'hommes. — Etat. — Compétence. — (*Sieurs Jeannot et Cabassut.*)	846	203
	ARRÊTS DE LA COUR DE CASSATION.		
1896	Chambre criminelle.		
11 juillet	Voirie. — Autorisation de construire. — Édit de 1607. — (*Sieur Dourrieux.*)	152	40
16 juillet	Voirie. — 1° Mur menaçant ruine. — Arrêté municipal. — Notification. — Rapport d'expert. — 2° Mur non contigu à la voie publique. — Arrêté municipal prescrivant des travaux de réparation. — (*Sieur Canazzi et demoiselle Casanova.*)	153	41
28 nov.	I. Cassation. — Pourvoi. — Délai. — II. Voirie. — Autorisation de reconstruire. — Travaux exécutés sans autorisation écrite. — III. Cassation. — Effets de la cassation. — Partie acquittée. — (*Sieur Trébouet.*)	670	163
18 déc.	Voirie. — 1° Arrêté municipal. — Sursis accordé à tort pour la démolition. — 2° Arrêté ordonnant la démolition. — Expertise ordonnée par la juridiction civile. — (*Sieur Hadj Mourad Lehaëli, et Sultana Benisu, veuve Elinou Kanoui.*)	672	164
26 déc.	Pêche fluviale. — Récidive. — Fausse application de l'article 7 de la loi du 31 mai 1865. — (*Sieur Oswald Jacob-Charles.*)	674	165
1896	CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES.		
23 nov.	Enquête sur les moyens d'assurer la sécurité des trains, notamment sur les lignes à voie unique....	156	42

Digitized by Google

DATES des décisions	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages	NUMÉROS des articles
1896	*Suite des Circulaires ministérielles.*		
10 déc.	Payement des traitements le dernier jour du mois....	158	43
16 déc.	Décret du 7 novembre 1896 plaçant dans les attributions de l'Administration des forêts le service de la pisciculture ainsi que la surveillance de la pêche dans les cours d'eau non navigables ni flottables et dans les cours d'eau navigables et flottables non canalisés.....	159	44
19 déc.	Décret du 8 décembre 1896 modifiant les conditions d'admission aux emplois d'officier et de maître de port.....	161	45
Id.	Trains ouvriers.....	163	46
26 déc.	Admission dans le corps des contrôleurs des mines. — Concours de 1897.....	165	47
28 déc.	Ingénieurs des Ponts et Chaussées. — Retenues pour le service des pensions civiles. — Décisions rapportant la circulaire du 22 avril 1896.....	167	48
1897			
20 janvier	Transfert d'une partie du service de la pêche au Ministère de l'Agriculture.....	238	71
21 janvier	Envoi d'un nouveau modèle de certificat de réimputation.....	239	72
8 février	Frais de justice et de poursuites.....	242	73
24 février	Reproductions et réductions de dessins, cartes ou plans.....	243	74
26 février	Observations des règles de la comptabilité publique..	244	75
Id.	Substitution des allumettes amorphes aux allumettes au phosphore.....	248	76
9 mars	Affichage de la provenance des retards des trains de voyageurs dans les gares.....	249	77
15 mars	Routes nationales. — Rechargements, relevés-à-bout et convertissements. — Instructions.....	333	107
21 avril	Routes nationales. — Plantations. — Envoi d'une instruction et d'un modèle de devis.....	384	119
Id.	Bacs départementaux. — Gestion. — Attributions respectives des ingénieurs et des agents du département.....	484	128
22 avril	Etats des accidents arrivés sur les chantiers de travaux publics.....	485	129
10 mai	Trains ouvriers.....	486	130
14 mai	Fonctionnaires se livrant au commerce.....	576	145
15 mai	Organisation du contrôle des voies ferrées, des quais, des ports maritimes ou fluviaux.....	577	146
28 mai	Chemins de fer. — Primes des mécaniciens et enregistreurs de vitesse.....	580	147
31 mai	Cantonniers et agents inférieurs. — Médailles d'honneur.....	582	148
1er juin	Réglementation de la circulation des vélocipèdes. — Envoi d'un projet d'arrêté préfectoral.....	585	149

Digitized by Google

DATES des décisions	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages	NUMÉROS des articles
1897			
26 juillet	Usage du vélocipède dans les services des travaux publics	847	206
9 août	Congés illimités accordés aux Ingénieurs et aux Conducteurs	850	207
16 août	Maintien en activité après admission à la retraite	764	194
Id.	I. Payement des sommes dues aux héritiers des créanciers de l'Etat. — II. Addition du nom de l'ordonnateur sur la formule de mandat et sur la formule du bordereau d'émission	765	195
21 août	Agents en non-activité. — Retenues pour le service des pensions civiles	768	196
27 août	Retenue du premier douzième. — Application de l'article 28 de la loi du 29 mars 1897	851	208
23 sept.	Vélocipèdes. — Interdiction de la circulation des chevaux et voitures sur les pistes réservées aux vélocipèdes	911	219
12 oct.	Routes nationales. — Entretien. — Nouvelles formules de décomposition des dépenses d'entretien, de projet de budget et de feuille de travail des cantonniers — Instructions	912	220

Digitized by Google

ANALYSE DES MATIÈRES PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE.

A

ACCIDENTS. — Etats des accidents arrivés sur les chantiers de travaux publics. (*Circ.*), 485.
ADDUCTION D'EAU. V. Communes.
AGENTS en non-activité. V. Pension.
AGENT VOYER. V. Architecte.
ALIGNEMENT. V. Routes nationales.
ALLUMETTES. — Substitution des allumettes amorphes aux allumettes au phosphore. (*Circ.*), 248.
AMIARD, 322.
ANTONIOTTI, 748.
ARCHITECTE :
— (1) *Algérie.* — Construction et réparation de bâtiments confiés à l'agent voyer en chef. — Non-lieu à l'application de la responsabilité édictée contre les architectes. — (*Sieur Brunie*). — En présence d'un arrêté préfectoral, qui réunit le service des bâtiments civils à celui de la voirie, et qui charge l'agent voyer en chef de pourvoir avec son personnel à l'exécution des travaux de construction ou de réparation à faire pour le compte du département, la responsabilité édictée par le Code civil contre les architectes n'est pas encourue de plein droit par l'agent voyer en chef, à raison d'accidents survenus dans les bâtiments d'un hôtel de préfecture, restauré sous la direction de cet agent voyer et du personnel de la voirie départementale. (*C. d'Et.*), 907.
— (2) Fabrique. — Eglise. — Dépassement de dépenses provenant de la substitution d'un nouveau projet à celui qui avait été approuvé par l'autorité supérieure. — Responsabilité personnelle du desservant et du président du conseil de fabrique. — Architecte. — Entrepreneur. — Dommages-intérêts. — (*Sieur Eval contre sieur Badie et fabrique de Pézilla-la-Rivière*). — Procédure. — Arrêté interlocutoire. — L'arrêté par lequel un conseil de préfecture déclare un architecte responsable vis-à-vis d'une fabrique est interlocutoire et susceptible d'être déféré au conseil d'Etat (I). — Expertise. — Le conseil de préfecture peut désigner d'office un expert, si la partie à qui l'arrêté ordonnant l'expertise a été notifié n'a pas désigné l'expert dans le mois de la notification (II). — Travaux supplémentaires. — Evaluation insuffisante. — Responsabilité. Entrepreneur. — L'entrepreneur qui s'est, conformément au cahier des charges, borné à exécuter les travaux commandés par l'architecte, n'est responsable ni des travaux imprévus au devis ni des évaluations insuffisantes. — En conséquence, la fabrique lui doit la totalité de ses travaux (III). — — Conseil de fabrique. Président. Desservant. Responsabilité personnelle. — Lorsque le conseil de fabrique a été autorisé par décret à exécuter un projet tendant à la restauration de l'église, que le conseil de fabrique a mis en adjudication un projet plus coûteux comprenant la reconstruction de l'edifice, et que l'augmentation des dépenses, qui a été la conséquence de ce changement, est due à l'intervention du desservant et du président de la fabrique, ceux-ci peuvent être déclarés responsables

Digitized by Google

solidairement à l'égard de l'entrepreneur (IV). — Fabriciens. — Les fabriciens autres que le desservant et le président, auxquels on ne reproche aucun fait d'immixtion personnelle, ne peuvent pas être déclarés responsables à l'égard de l'entrepreneur (V). — Architecte. Responsabilité. — L'architecte qui n'a pas apporté à l'étude du projet adjugé le soin voulu, et qui a commis des erreurs dans l'avant-métré, peut être déclaré responsable et condamné à des remboursements partiels d'honoraires (VI). — Dommages-intérêts. — L'entrepreneur qui n'a subi d'autre préjudice que le retard dans le paiement des acomptes qui lui étaient dus n'a droit à aucune indemnité autre que l'allocation des intérêts au taux légal (VII). (*C. d'Et.*), 143.

— (3) Honoraires d'architecte. — Règlement. — (*Héritiers Delebarre contre Ville de Paris*). — Travaux exécutés dépassant considérablement les prévisions du devis. — Décidé que l'écart entre les dépenses faites (3.547.000 francs) et les prévisions (2.700.000 francs) provenait pour la plus grande partie (585.000 francs) de l'insuffisance des évaluations portées au devis dressé par l'architecte et qu'il n'y avait pas lieu, par suite, de lui allouer des honoraires correspondant à la somme excédant les prévisions. (*C. d'Et.*), 762.

— (4) Honoraires fixes pour les travaux d'entretien. — Travaux neufs : honoraires spéciaux. — Projet exécuté en partie seulement au moment de la révocation de l'architecte : fixation des honoraires au taux de 5 0/0 sur la partie du projet exécuté au jour de la révocation de l'architecte. — (*Ville de Montluçon contre sieur Dénier.*) (*C. d'Et.*), 566.

— (5) Honoraires. — Travaux non prévus au devis. — Entrepreneurs. — Architectes. — Responsabilité. — (*Commune de Brézins contre sieurs Garabiol, Chatrousse et Ricoud*). — Un entrepreneur, qui, conformément au cahier des charges, a exécuté des travaux, non prévus au devis, mais dont l'exécution a été ordonnée par les architectes, a droit au paiement desdits travaux. Les architectes ne sont pas tenus d'une indemnité à raison de modifications de détail apportées par eux au plan primitif par suite des nécessités d'une bonne construction. — Honoraires des architectes calculés au taux de 6 fr. 25 0/0. (*C. d'Et.*), 230.

Asnières (Commune d'), 50.
Assionax (Commune d'), 320.

B

Bacs départementaux. — Gestion. — Attributions respectives des ingénieurs et des agents du département. (*Circ.*), 484.
BADIE, 143.
BANIZETTE et autres, 206.
Barrage. V. Dommage.
Bastia (Ville de), 573.
BELLOT, 564.
Blois (Ville de), 570.
BOUCHER-D'ARGIS, 325.
BOZZONETTI, 754.
Brézins (Commune de), 230.
BRUNIE, 907.

C

CABASSUT, 846.
CANAZZI, 153.
Cantonniers et agents inférieurs. — Médailles d'honneur. (*Circ.*), 582.
CASANOVA (Demoiselle), 153.
Certificat. — Envoi d'un nouveau modèle de certificat de réimputation. (*Circ.*), 239.
CHATROUSSE, 230.
CHAUFFRAY, 322.
Chemins de fer :

1° *Chemins de fer d'intérêt général :*

— (1) Transport de marchandises. — Commissionnaire. — Récépissé. — Contrat fermé. — II. Expéditeur non dénommé. — Faits de la cause. — Qualité. — Constatation. — Action ouverte. — III. Défaut de motifs. — Dommages-intérêts. — Condamnation. — Justification (Défaut de). — Frais frustrés. — (*Sieurs Grossieux frères et Cie.*) — I. Lorsqu'une expédition de marchandises a été faite par l'entremise d'un commissionnaire, la lettre

Digitized by Google

Chemins de fer (*suite*) :

de voiture (ou, en matière de transport, le récépissé qui en tient lieu) forme contrat entre l'expéditeur, le commissionnaire et le voiturier (art. 101, Code com.). — II. L'expéditeur est autorisé à agir directement contre le transporteur, et ce, lors même qu'il n'est pas dénommé dans la lettre de voiture (ou le récépissé), l'article 101 ne contenant pas cette exigence ; il suffit que sa qualité soit dûment établie. — III. Est nul pour défaut de motifs l'arrêt qui, en outre de la condamnation aux dépens prononcée contre la partie perdante, condamne à des dommages-intérêts sans constater que la procédure suivie ait été abusive ou vexatoire, et sans donner aucun motif à l'appui d'une indemnité en sus des frais de l'instance. (*C. de cass.*), 677.

— (2) Pose d'une seconde voie supprimée provisoirement ; travaux exécutés par une compagnie de tramway pour la traversée de la voie, laissés à sa charge. — (*Compagnie de Lyon.*) — Décidé que, la Compagnie de Lyon ayant dû établir une seconde voie qu'elle avait été autorisée à supprimer provisoirement, une compagnie de tramway qui traversait la voie ferrée devait supporter les dépenses des travaux nécessaires pour la traversée de la deuxième voie, comme elle avait supporté ceux nécessaires à la traversée de la première voie, seule subsistante lors de sa concession. (*C. d'Et.*), 49.

— (3) Tarifs. — Délais. — (*Sieur Galuret père.*) — Les parties ne peuvent déroger par des conventions particulières aux dispositions insérées dans les tarifs, notamment en ce qui concerne les délais impartis pour les transports. (*C. de cass.*), 676.

— (4) 1° Règlement. — Administration publique. — Force de loi. — Dérogation. — Conventions particulières. — Nullité. — 2° Délai de transport. — Renonciation présumée. — Compagnie. — Faute. — Condamnation. — Cassation — (*Sieur Taché fils.*) — 1° Les arrêtés ministériels qui fixent les conditions et délais des expéditions par chemins de fer ont force de loi ; nul ne peut y déroger par des conventions particulières, soit expresses, soit tacites ; 2° En conséquence, doit être cassé le jugement qui, sous le prétexte qu'une compagnie devait être considérée comme ayant renoncé au bénéfice d'un délai, l'a condamnée à des dommages-intérêts pour n'avoir pas fait partir d'urgence par un train de grande vitesse. (*C. de cass.*), 684.

— (5) Wagon complet. — Déchargement. — Avis par lettre. — Mise à la poste. — (*Sieur Duchon-Doris.*) — Pour les expéditions faites par wagon complet, les compagnies de chemins de fer peuvent aviser à leur choix le destinataire de l'arrivée de la marchandise soit par la poste, soit par exprès, soit par le télégraphe (art. 1er de l'arrêté ministériel du 27 mai 1878). — En cas d'avis transmis par la poste, les délais réglementaires de déchargement commencent à courir, si la lettre a été mise à la poste assez tôt pour être distribuée au destinataire dans la même journée, avant cinq heures et demie du soir. Il importe peu que, par suite d'un retard de l'administration des postes, la lettre ne soit parvenue au destinataire qu'après l'heure ci-dessus indiquée. (*C. de cass.*), 679.

— (6) I. Cahier des charges. — Maximum. — Tarifs. — Homologation. — II Dommages-intérêts. — Motifs spéciaux. — III. Enregistrement. — Instance. — Actes produits. — Faute. — Préjudice. — Précision. — (*Sieur Goujet.*) — I. Même dans les limites du maximum fixé par le cahier des charges de la concession, les tarifs de chemins de fer d'intérêt général ou d'intérêt local ne peuvent être appliqués qu'après avoir été homologués par l'autorité compétente. — II. Une partie ne peut être condamnée à des dommages-intérêts en sus des dépens qu'autant que cette condamnation est justifiée par des motifs spéciaux. — III. Les droits d'enregistrement dus sur des actes produits dans

Digitized by Google

une instance, et de la perception desquels le jugement qui énonce lesdits actes n'est que la cause occasionnelle, ne peuvent être mis à la charge d'une personne autre que celle qui est obligée, aux termes de la loi fiscale, à titre de dommages-intérêts, et à la condition que le jugement précise la faute commise et le préjudice éprouvé. (*C. de cass.*), 681.

2° *Chemins de fer départementaux :*

— Convention. — Interprétation. — Recours pour excès de pouvoir. — (*Compagnie des chemins de fer départementaux.*) — Le conseil d'État ne peut pas être saisi par la voie du recours pour excès de pouvoir d'un pourvoi formé contre une décision du Ministre des travaux publics mettant à la charge d'une compagnie de chemins de fer le remboursement de certaines dépenses que ladite compagnie estime ne pas avoir à supporter. — La connaissance du désaccord existant entre les parties implique l'appréciation des droits et obligations découlant respectivement pour elle des actes de concession, et c'est au conseil de préfecture seul qu'il appartient d'interpréter et d'apprécier les actes. — Procédure. — Intervention. — Pourvoi non recevable. — Il n'y a pas lieu d'admettre une demande d'intervention, alors que le pourvoi est rejeté comme non recevable. (*C. d'Et.*), 328.
— Du Midi, 231, 567.
— De Paris - Lyon - Méditerranée, 49, 146, 453.
— Départementaux, 204, 234, 328.
— Économiques, 46.
— Affichage de la provenance des retards des trains de voyageurs dans les gares. (*Circ.*), 249.
— Enquête sur les moyens d'assurer la sécurité des trains, notamment sur les lignes à voie unique. (*Circ.*), 156.
— Primes des mécaniciens et enregistreurs de vitesse. (*Circ.*), 580.
— Trains ouvriers. (*Circ.*), 163, 486.
— V. Dommage, Voirie (Grande).
CHIRAT (Veuve), 901.
CLATTEAUX, 381.
COMMERCE. — Fonctionnaires se livrant au commerce. (*Circ.*), 576.
COMMUNES :
— (1) *Chemins vicinaux.* — Reconnaissance. — Revendication ultérieure de propriété. — Compétence. — (*Sieur Grosjean.*) — Un particulier ne peut pas, après qu'un chemin vicinal a fait, de la part de l'autorité compétente, l'objet d'un acte de reconnaissance régulier, qui n'a pas été attaqué dans les délais légaux, revendiquer le sol de ce chemin. — Le droit de propriété invoqué ne pourrait, au cas où il serait établi, qu'ouvrir un droit à indemnité. — Le préfet n'est pas compétent pour statuer sur la question de propriété ainsi soulevée. — La compétence appartient à l'autorité judiciaire. (*C. d'Et.*), 906.
— (2) *Chemins ruraux.* — Reconnaissance. — Commission départementale. — Délibération. — Exception de propriété — Sursis. — Recours pour excès de pouvoir. — (*Sieur et dame Riant.*) — La commission départementale est tenue de surseoir à la reconnaissance d'un chemin rural jusqu'à ce que les prétentions d'un particulier à la propriété de ce chemin, soulevées lors de l'enquête, aient été jugées par l'autorité compétente ; alors du moins que ces prétentions sont appuyées par des actes authentiques versés au dossier. (*C. d'Et.*), 753.
— (3) Fournitures d'eau. — Services publics. — Fixation d'un prix nouveau pour la fourniture de l'eau destinée à l'arrosage des voies publiques ou au lavage des égouts excédant le maximum prévu. — (*Compagnie des Eaux de la banlieue de Paris contre commune d'Asnières.* (*C. d'Et.*), 50.
— (4) Travaux d'adduction d'eau. — Malfaçons non relevées avant la réception des travaux. — Service des eaux prétendu non assuré conformément au contrat. — Redevances dues à la Compagnie des Eaux. — Intérêts. — (*Ville de Bastia.*) — Malfaçons non signalées avant la réception des travaux. — Réclamations non recevables. — Décidé qu'en l'absence

Digitized by Google

Communes (*suite*) :
de toute disposition du cahier des charges concernant le délai de garantie ou les formes de la réception des travaux, cette réception devait être réputée acquise à l'entrepreneur à l'époque où l'exécution des ouvrages avait été constatée, sans qu'il eût été relevé aucune défectuosité. — Décidé, en conséquence, qu'il y avait lieu de rejeter comme tardivement présentées les demandes en réparation de malfaçons qui auraient pu et dû être formulées avant la réception des travaux, et qui remettent en discussion l'observation des clauses du marché dans les travaux. — Service des eaux prétendu non assuré conformément au contrat : Rejet; grief non justifié. — Intérêts. — Les intérêts d'une redevance dont le paiement a été suspendu à tort doivent être alloués pour chaque terme de la redevance à compter du jour où ils ont été demandés. Mais les demandes des intérêts des termes échus, ne sauraient faire courir les intérêts à l'égard des annuités à échoir postérieurement. (*C. d'Et.*), 573.
— (5) Gaz. — Canalisations. — Concession d'un privilège. — Etendue. — Révocation. — Formes. — Compétence. — (*Compagnie génevoise de l'industrie du gaz et commune de Valauris.*) — — Une ville peut valablement concéder le privilège exclusif d'établir sous les voies publiques des tuyaux pour la distribution du gaz. — Cette concession, bien qu'elle ne contienne pas de réserve au sujet d'une canalisation qu'une autre compagnie avait été précédemment autorisée à établir pour l'éclairage d'un hôtel, laisse subsister cette autorisation, et, dès lors, la ville n'est pas tenue de faire disparaître cette canalisation. Il appartient au conseil de préfecture d'apprécier la valeur d'un exploit d'huissier, contenant sommation par la ville d'enlever une canalisation précédemment autorisée. — En conséquence, si cette sommation n'équivaut pas à une révocation de l'autorisation donnée d'établir la canalisation, le concessionnaire n'encourt aucune responsabilité, en ne déférant pas à cette sommation. (*C d'Et.*), 329.
Compagnie des eaux de la banlieue de Paris, 50.
— Génevoise de l'industrie du gaz, 329.
— Parisienne du gaz, 134.
Comptabilité. — Observations des règles de la Comptabilité publique. (*Circ.*), 244.
Congés illimités accordés aux Ingénieurs et aux Conducteurs. (*Circ.*), 850.
Contrôleur des mines. — Admission dans le corps des contrôleurs des mines. — Concours de 1897. (*Circ.*), 165.
COULOMBE, 322.
Cours d'eau :

1° *Navigables et flottables :*

— Canal de navigation. — Contravention. — Dégradations à une écluse. — Responsabilité. — Patron et ouvrier. — Condamnation à une amende. — (*Sieur Gilotte.*) — Le fait de causer des dégradations à une écluse située sur un canal de navigation constitue une contravention de grande voirie. — Une contravention de grande voirie étant commise par un ouvrier, le patron peut être condamné solidairement avec l'auteur de cette contravention non seulement à des dommages-intérêts, mais encore à une amende. (*C. d'Et.*), 378.

2° *Non navigables ni flottables :*

— Etangs. — Police des eaux. — Excès de pouvoir. — (*Sieur et dame Decamps et sieur Delhomme.*) — Etangs. — Pouvoirs de police du préfet. — Pouvoirs de l'autorité judiciaire. Il n'appartient pas à l'autorité judiciaire compétente pour statuer sur une contestation relative à la propriété d'un étang, de connaître de la légalité des mesures qui auraient été prises par l'administration au sujet de cet étang dans un but de police ou de suspendre l'exécution de ces mesures (Decamps, 1re esp.). — Un préfet n'excède pas ses

Digitized by Google

pouvoirs en ordonnant l'enlèvement de dépôts qui empêchent le libre écoulement, à travers un étang d'eaux courantes provenant d'une rivière, et en prescrivant, sur le refus du propriétaire de l'étang, d'enlever ces dépôts, des travaux de curage aux frais de celui-ci (Decamps, 1er esp.). — Moulin. — Force motrice. — Vannes de décharge. — Pouvoirs du préfet. Un préfet n'excède pas ses pouvoirs en réglementant l'usage de la force motrice d'un moulin et en prescrivant l'établissement de vannes de décharge en vue d'assurer l'écoulement des eaux (Delhomme, 2e esp.). — Excès de pouvoir : droit de contrôle pour rechercher si la décision attaquée contient un excès de pouvoir ; le conseil d'Etat doit-il se borner à l'examen des motifs apparents de l'arrêté ou peut-il rechercher dans d'autres pièces le but réel de la mesure contestée ? — Rés. impl. dans le dernier sens (Delhomme, 2e esp.). (*C. d'Et.*), 224.
— V. Syndicat.

CRÉANCIERS DE L'ETAT. — I. Payement des sommes dues aux héritiers des créanciers de l'Etat. — II. Addition du nom de l'ordonnateur sur la formule de mandat et sur la formule du bordereau d'émission. (*Circ.*), 765.

CRESPEL-TILLOY, 45.

CRILLON, 308.

D

DECAMPS (Sieur et dame), 224.

DÉCOMPTES :

1° *Travaux publics :*

— (1) Chemins de fer. — Décompte. — (*Sieur Girard*). — Art. 4. — Cautionnement. Restitution. Le cautionnement doit être restitué à l'entrepreneur à la date de la réception définitive et de la présentation du décompte, alors qu'à cette date il n'est redevable d'aucune somme envers l'Etat et que les décisions du conseil de préfecture, qui doivent intervenir sur ses réclamations, ne peuvent avoir pour effet de le constituer débiteur (IV). — L'administration ayant retenu indûment le cautionnement pendant une certaine période, l'entrepreneur ne peut prétendre à d'autre indemnité qu'à la différence entre les intérêts du cautionnement à 5 0/0 et les intérêts qu'il a reçus du Trésor pendant cette période (VI). — Faux frais. Ponts de service. Pas d'indemnité : ils rentrent dans les faux frais à la charge de l'entrepreneur (IV). — Fourniture de plomb pour scellement de garde-corps en fer. — Rejet : le prix des garde-corps comprend toutes fournitures et mains-d'œuvre qui y sont relatives (V). — Mise en régie prononcée à raison du refus de l'entrepreneur d'exécuter certains travaux de parachèvement lui incombant d'après le cahier des charges et de réparer des malfaçons régulièrement constatées. Régularité (III). — Piquetage. — Prétendues fausses manœuvres résultant d'erreurs de piquetage : non-recevabilité, l'entrepreneur n'ayant pas, conformément au cahier des charges, réclamé au moment même de l'opération du piquetage (V). — Réadjudication au profit d'un tiers d'une partie des travaux de l'entreprise, à raison d'un changement de tracé rendu nécessaire par un cas de force majeure. Pas d'indemnité due à l'entrepreneur primitif, celui-ci ayant déjà exécuté tous les travaux compris dans son marché et la déviation adoptée constituant d'ailleurs une entreprise distincte, pouvant faire l'objet d'une nouvelle adjudication (II). (*C. d'Et.*), 131.

— (2) Chemins de fer. — Décompte. Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Sieurs Nouteau et Robert.*) — Art. 33. — Renchérissement de la main-d'œuvre résultant du paiement par l'administration de salaires supérieurs à des ouvriers employés à des travaux en dehors de l'entreprise ; ce fait ne peut qu'ouvrir en faveur de l'entrepreneur le droit de demander la résiliation de son marché et non une indemnité (VI). — Art. 41. — Point de départ du délai. — Procès-verbal de présentation. — L'entrepreneur n'encourt pas la déchéance édictée par l'ar-

Digitized by Google

DÉCOMPTES (*suite*) :

ticle 41 lorsqu'il n'a signé le procès-verbal de la présentation du décompte qu'en constatant l'absence de la présentation de pièces essentielles au décompte et que cette déclaration est reconnue exacte devant le conseil de préfecture (I). — Le fait par l'entrepreneur de signer des mémoires présentés par l'administration en les accompagnant de réserves acceptées par celle-ci ne peut être considéré comme une reconnaissance de l'exactitude des quantités et des prix portés sur ces mémoires : dès lors, aucune fin de non-recevoir ne peut être opposée de ce chef aux réclamations formées contre le décompte de ces travaux, alors d'ailleurs que ce décompte n'a pas été notifié régulièrement (II). — Lorsque les carnets d'attachements indiquent seulement les dimensions des ouvrages sans aucun prix d'application, l'entrepreneur est recevable à soutenir que le prix applicable est celui des travaux de consolidation et non celui d'infrastructure des travaux : renvoi à expertise (VI). — Art. 48 et 49. — Un ingénieur en chef ne peut pas s'engager légalement, au nom de l'Etat, à tenir compte à un entrepreneur de l'intérêt de déboursés qu'il aurait faits en raison de l'exécution des travaux, alors que les crédits suffisants n'avaient pas été ouverts. — Dans l'espèce la preuve d'un semblable engagement n'a d'ailleurs pas été rapportée (VIII). — Sujétions résultant de la présence dans les fouilles de sables glauconieux, rendus inconsistants par l'afflux des eaux. Rejet : ces difficultés pouvaient être prévues lors de la passation du contrat (III). — Travail compris dans un autre. — Le prix des déblais comprend le boisage, et, par voie de conséquence, le battage des pieux et palplanches (III). *C. d'Et.*, 135.

— (3) Chemins de fer. — Décompte. — (*Sieurs Grosbost et Sarin.*) — Contradiction entre les pièces du marché : dessins d'exécution non conformes au projet et exigeant l'emploi de matériaux autres que ceux prévus. Renvoi à l'expertise (III). — Déblais. — Mesurages. Fouilles exécutées dans le lit d'une rivière et provenant de bancs de nature essentiellement variable ; mesurage au remblai admis comme seul possible. Rejet (I). — Epuisements d'eau nécessités par les retards mis par les entrepreneurs dans l'exécution de leur marché, laissés à la charge de l'entreprise : régularité (II). — Résiliation demandée pour dépassement du sixième ; rejet : les entrepreneurs ont exécuté de leur plein gré les travaux supplémentaires (VI). — Retards dans la livraison des terrains ; rejet : le devis interdisait aux entrepreneurs toute réclamation de ce chef (VII). — Substitution de matériaux en cours d'exécution n'entraînant aucun préjudice pour l'entrepreneur : pas d'indemnité (IV). — Sujétions pouvant résulter de la remise des dessins d'exécution ; renvoi à l'expertise. (*C. d'Et.*, 314.

— (4) Chemins de fer. — Décompte. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Sieur Rivallier.*) — Art. 32. — Approvisionnement sans ordre d'un cube de pierre supérieur de plus d'un tiers à l'importance prévue ; emploi par l'administration de l'excédent pour des travaux d'entretien ; non-lieu à l'application de l'article 32 ; le cube employé aux travaux prévus n'a pas dépassé du tiers les prévisions (V). — Art. 39. — Attachements acceptés par les parties et pris pour base du décompte, les vérifications ultérieures ne pouvant prévaloir contre les attachements (I). — Déblais de roc. — Dureté exceptionnelle alléguée. — Pas d'indemnité : l'entrepreneur devait se rendre compte, avant l'adjudication, des difficultés qu'il rencontrerait (III). — Employé. — Salaire. — Non-lieu à allouer à l'entrepreneur le remboursement du salaire d'un employé envoyé par lui spontanément dans les bureaux de l'administration pour y obtenir plus rapidement la copie de certaines pièces (VII). — Procédure. — Conseil d'Etat. — Motifs. — Référence pure et simple aux conclusions de première ins-

Digitized by Google

tance, sans production de moyens à l'encontre des motifs du conseil de préfecture : rejet (II). — Régie prononcée contre un entrepreneur qui a abandonné ses chantiers sans se conformer à un ordre de service prescrivant de mettre les travaux en état de réception et à une mise en demeure d'effectuer cette mise en état dans un délai de dix jours : régularité ; — encore bien que la mise en demeure ne contenait que l'indication sommaire des travaux à exécuter, cette indication avait été complétée par les ingénieurs (VIII). — Erreurs de piquetage incombant à l'Administration ; allocation à l'entrepreneur des frais de rectification (VI). — Transport des déblais. — Décidé, par application du devis, que l'entrepreneur pouvait exécuter le transport suivant le mode qui lui convenait, mais que le mode de transport prévu à l'avant-métré devait rester la base du décompte définitif (IV). (*C. d'Et.*), 374.

— (5) Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — Décompte. — (*Sieur Crillon.*) — Art. 11. — Sujétions résultant d'une nouvelle réglementation des carrières au cours de l'exécution des travaux. Rejet d'une demande d'indemnité ; l'entrepreneur, qui était soumis pour l'exploitation des carrières, aux termes de l'article 11 du cahier des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866, aux mesures de police et de précautions prescrites par le préfet ou par l'ingénieur, était tenu, à plus forte raison, d'observer les règlements généraux relatifs à cette exploitation (VIII). — Art. 16. — Retenue d'un centième pour secours aux ouvriers blessés. — La retenue d'un centième n'ayant pas été opérée et l'administration ayant payé des secours à des ouvriers blessés au cours d'une instance entre ces derniers et l'entrepreneur, c'est avec raison que le remboursement du montant desdits secours est ordonné au profit de l'entrepreneur, alors que l'instance engagée s'est terminée par la condamnation de l'entrepreneur à une indemnité envers les ouvriers (X). — Art. 32. — Augmentation ou diminution de plus d'un tiers sur certains ouvrages. Indemnité allouée ; il n'y a pas lieu de considérer l'ensemble des ouvrages comme ne constituant qu'une seule et même nature de travaux ; mais isolément, chacun des ouvrages figurant sous un article spécial du bordereau et se trouvant rémunéré au moyen d'un prix distinct (VII). — Attachements signés sans réserves. — L'entrepreneur n'est pas recevable à revenir sur les énonciations contenues aux carnets d'attachements et arrêtées contradictoirement (I). — Griefs non justifiés : rejet (II-V). — Patente. — Augmentation des droits de patente au cours des travaux. — Ce fait ne saurait être considéré comme une imprévision de nature à ouvrir en faveur de l'entrepreneur un droit à indemnité (IX). — Sujétions. — Digue exécutée en tronçons séparés, sur l'ordre de l'administration ; allocation d'une indemnité (III). — Travail prétendu imprévu. Renvoi à une expertise (IV). — Travaux distraits de l'entreprise et exécutés en régie sur l'ordre de l'administration. Allocation d'une indemnité à l'entrepreneur (VI). (*C. d'Et.*), 308.

— (6) Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — Décompte. — (*Sieur Lamotte.*) — Art. 41. — Réclamations ne tendant pas au redressement d'erreurs matérielles, formulées plus de vingt jours après la signature du décompte sous réserves : non-recevabilité — Clauses et conditions générales du 16 février 1892. — Question transitoire. — Une entreprise ayant eu lieu sous l'empire des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866, mais la présentation du décompte n'ayant été faite qu'après la mise en vigueur du cahier des clauses et conditions générales du 16 février 1892, doit-on appliquer, en ce qui touche les délais pour réclamer, les dispositions du cahier de 1892 ou celles du cahier de 1866 ? — Rés. dans ce dernier sens. — Accep-

Digitized by Google

Décomptes (*suite*) :

tation du décompte. — Société. — Droits de chaque associé. — L'acceptation pure et simple d'un décompte par deux associés rend-elle ce décompte définitif à l'égard de la société et enlève-t-elle au troisième associé le droit de réclamer ? — Non résolu. (*C. d'Et.*), 331.

— (7) Cahier des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — Travaux exécutés par le syndicat de la vallée d'Authion. — Décompte. — (*Sieur Vergnioux.*) — Art. 49. — Intérêts du solde du décompte alloués trois mois après la date de la réception définitive des travaux et non du jour de la demande (IV). — Fourniture supplémentaire de mortier employé à la surface de certains ouvrages et pour la dégradation des joints. Rejet d'une demande d'indemnité ; le surcroît de mortier nécessité par les irrégularités dans la surface de certains ouvrages a été compris dans le métrage des travaux et, d'autre part, aucun ordre n'a été donné à l'entrepreneur pour le travail des dégradations des joints dans des conditions entraînant l'emploi de mortier supplémentaire (II). (*C. d'Et.*), 747.

— (8) Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — Décompte. — (*Sieur Bozzonetti.*) — Art. 32. — Cube des déblais inférieur de plus d'un tiers à celui prévu au devis. Indemnité allouée (VIII). — Art. 41. — Demande d'indemnité fondée sur les modifications de plus du tiers pour certains déblais apportées aux prévisions du devis, déduite dans les vingt jours de la présentation du décompte général. Cette demande est recevable encore, bien que les décomptes partiels définitifs où étaient portés ces déblais aient été signés sans réserve (VIII). — Réclamation présentée plus de vingt jours après la présentation du décompte. Non-recevabilité (XVI). — Art. 42. — Les travaux ayant été exécutés conformément aux prévisions du projet, l'entrepreneur n'est pas recevable à revenir sur les prix du marché (XVII-XIX). — Activité exceptionnelle demandée à l'entrepreneur précédent : non-lieu à indemnité au profit du nouvel entrepreneur (XXIV). — Déblais. — Différence en moins entre le cube prévu des déblais exécutés et le cube des déblais, provenant uniquement de l'inexécution d'un ouvrage porté au devis. L'entrepreneur n'est pas fondé à demander que le cube des déblais soit calculé conformément aux prévisions du projet exécuté en partie seulement (IV). — Déblais mis en dépôt et réemployés : non-lieu à allouer un nouveau prix de fouille et de transport, main-d'œuvre de reprise et répandage seule allouée (II). — Dommages causés à l'entreprise. — Perte de crédit. — Grief non justifié (XXV). — Emprunts. — Emprunt non prévu, ni autorisé, mais ayant été la conséquence d'une fausse manœuvre. Rejet d'une demande d'indemnité (I-VI). — Prolongation des travaux au-delà du temps prévu. — Prolongation ne provenant ni de l'insuffisance des crédits, ni d'une faute de l'administration Rejet d'une demande d'indemnité (XXVI). — Rabais applicable à des travaux non prévus dont le prix peut être constitué à l'aide des éléments des prix de l'adjudication (V). — Réclamations. — Attachements. — Attachements signés sans réserve ; non-recevabilité d'une demande contraire aux mentions de ces attachements (XIV). — Transaction. Réclamation ultérieure non recevable (XVI). — Sujétions. Pas d'ordre des ingénieurs. Rejet d'une demande d'indemnité (XIII-XVII-XIX). — Travail non reçu ; démolition ordonnée à raison de sa mauvaise exécution ; plus-value refusée (XIV). — Travaux distraits de l'entreprise. Rejet d'une demande d'indemnité ; parmi les travaux visés par l'entrepreneur, les uns n'étaient même pas compris dans les prévisions du marché, et pour les autres l'entrepreneur a refusé d'accepter les prix que proposait l'administration (XXIII). — Travaux exécutés en régie. Rejet d'une demande d'indemnité : il s'agissait de travaux imprévus (XXI). —

Digitized by Google

Travaux supplémentaires ou sujétions rendus nécessaires par suite d'une fausse manœuvre de l'entrepreneur. — Non-lieu au paiement du prix de ces travaux (XX-XXI-XXII). (*C. d'Et.*), 754.

— (9) Construction d'égout. — Décompte. — (*Sieur Frasque contre ville de Pontarlier*). — Ajournement d'une partie des travaux. — Indemnité accordée pour privation de bénéfice et dommages en résultant (Frasque, 1re esp.). — Cube des maçonneries inférieur à celui prévu au devis. — Allocation du prix correspondant au cube réellement exécuté (VII); rejet d'une objection tirée de ce que cette solution serait contraire à la chose jugée et aux clauses d'une transaction (II) (Frasque, 2e esp.). — Modifications au projet, non prescrites : refus d'indemnité à raison de difficultés ayant pu résulter de ces modifications (III) (Frasque, 2e esp.). — Expertise. — Griefs tirés de ce que les experts ne présentaient pas des garanties suffisantes d'impartialité ; rejet de ces griefs comme n'étant pas de nature à faire annuler l'expertise (I) (Frasque, 2e esp.). — Tierce-expertise (loi du 22 juillet 1889) ; question transitoire. Postérieurement à la promulgation de la loi du 22 juillet 1889, il ne peut être, au cas de désaccord des deux experts, ordonné de tierce-expertise, alors même que l'expertise aurait pu être prescrite avant cette loi. Arrêté annulé ; évocation sur le vu des pièces versées au dossier avant l'arrêté qui ordonnait la tierce-expertise (Frasque, 2e esp.). — Matériaux défectueux compris dans des approvisionnements repris par la ville ; décidé qu'ils ne devaient pas être portés au décompte (X) (Frasque, 2e esp.). (*C. d'Et.*), 227.

— (10) Domaine de l'Etat. — Décompte. — Forêts. — Construction d'une route de vidange. — Compétence. — (*Ministre de l'agriculture contre sieur Vergès.*) — Les travaux de construction d'une route de vidange exclusivement destinée à l'exploitation d'une forêt, dépendant du domaine privé de l'Etat, ne rentrent pas dans la catégorie de ceux dont le contentieux appartient aux conseils de préfecture par application de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII. — Le moyen d'incompétence a été relevé d'office par le conseil d'Etat. (*C. d'Et.*), 380.

— (11) Expertise. — Décompte. — (*Sieur Antoniotti.*) — Retard dans la remise des plans. Rejet d'une demande d'indemnité, par application du cahier des charges. — Travaux supplémentaires. — Demande de prix nouveaux. — Décidé que l'entrepreneur devait être rémunéré de ces travaux, d'après le cahier des charges, par le payement des journées d'ouvriers employés, du loyer et de l'entretien du matériel, et qu'aucun prix ne figurant au devis, ni pour la journée d'ouvrier, ni pour le loyer du matériel, il y avait lieu d'ordonner une expertise pour fixer les prix. — Travaux exécutés dans des conditions plus onéreuses que celles prévues au devis. Rejet d'une demande d'indemnité ; l'entrepreneur a exécuté les travaux contrairement aux ordres de l'administration. — Sur les conclusions de l'entrepreneur tendant à obtenir l'allocation de prix nouveaux fixés au mètre cube et par experts à raison des travaux supplémentaires nécessités par des éboulements imprévus de roches. (*C. d'Et.*), 748.

— (12) Génie. — Décompte. — Cahier des clauses et conditions générales du 25 novembre 1876. — (*Sieur Favril.*) — Art. 35. — Ordre de service. Pas de réclamation dans le délai de cinq jours à partir de la notification. Déchéance (1re esp.) (VI). — Art. 36, 61 et 70. — Les réclamations formées à l'occasion de la présentation des carnets ou des attachements dans les délais des articles 36 et 61, sur lesquelles il n'a pas été statué lors du règlement définitif de l'exercice, n'ont pas besoin d'être renouvelées dans le délai de l'article 70 (2e esp.) (I) (1re esp.) (III). — Les inscriptions sur des carnets qui sont faites en bloc, après la résiliation du marché, au lieu de l'être avant l'exécution des ou-

Digitized by Google

DÉCOMPTES (*suite*) :

vrages, à leur date, ne sont pas de nature à faire encourir à l'entrepreneur la déchéance de l'article 36, faute d'avoir formulé ses réclamations dans les dix jours de leur présentation à la signature de l'entrepreneur (1re esp.) (V). — Les réclamations qui ont été formées dans les dix jours de la présentation des carnets à l'entrepreneur sont recevables, bien que le mémoire qui les reproduit soit présenté en dehors des délais (1re esp.) (V). — Art. 66. — Ajournement des travaux pendant moins d'une année : pas d'indemnité (1re esp.) (VII). — Art. 70. — Réclamations formées avant le règlement de l'exercice, rejetées par le chef du génie antérieurement à ce règlement et non renouvelées dans les six mois qui l'ont suivi. — Non-recevabilité (2e esp.) (II). — La signature de l'entrepreneur à la suite de la formule inscrite à la fin du règlement n'implique pas de sa part une renonciation au bénéfice des réclamations antérieurement formulées à l'occasion de la présentation des attachements, ni au droit de présenter des demandes nouvelles dans les conditions de l'article 70, alors surtout que, pendant le cours de l'entreprise, les officiers du génie ont reconnu qu'aucune forclusion ne résultait de cette signature (1re esp.) (II). — Lorsque les travaux d'un exercice ont fait l'objet de deux règlements partiels, c'est le dernier arrêté de compte qui, par sa réunion au premier, constitue le règlement définitif qui sert de point de départ à la déchéance (1re esp.) (IV). — Fourniture gratuite de l'eau aux détachements des troupes, pendant les travaux. L'entrepreneur qui a l'obligation de faire cette fourniture doit prendre également à sa charge les frais de transport (1re esp.) (VI). — Mise en régie. — Conséquences. — Lorsqu'une mise en régie n'a pas été exécutée et que la résiliation a été immédiatement prononcée, l'Etat ne s'étant servi ni du matériel ni des approvisionnements de l'entrepreneur ne lui doit aucune indemnité de ce chef (1re esp.) (I). (*C. d'Et.*), 212.

— (13) Lycée. — Décomptes. — (*Sieur Langlade.*) — Attachements. — Les travaux dont l'existence est reconnue doivent être payés à l'entrepreneur, encore bien qu'ils n'auraient pas fait l'objet d'attachements réguliers (VIII, 4°). — Carrières. — Les recherches de carrière rentrent dans les faux frais de l'entreprise. Non-lieu à indemnité (VII, 4°). — Substitution de sable autorisée sans convention nouvelle, à raison de l'absence du sable prévu ; application du prix du bordereau (VIII, 2°). — Cintres. — Les frais de cintres rentrent dans les faux frais de l'entreprise, alors même qu'ils auraient été augmentés considérablement par suite des changements apportés aux plans ; l'entrepreneur était tenu de se conformer sans indemnité à ces changements (IX). — Déblais. — Dépôt des terres de fouilles en cavaliers, provenant de la tardivité des ordres de l'architecte ; indemnité allouée (VIII, 3°). — Expertise. — Récusation d'expert. — Non-recevabilité d'une demande déjà précédemment rejetée (I). — Nombre des experts. — Dans une instance élevée entre une ville, un entrepreneur et un architecte, le conseil de préfecture peut ordonner que l'expertise sera faite par quatre experts nommés, trois par les parties et le quatrième par le conseil de préfecture (II). — Frais d'expertise. — Lorsque les experts ont été obligés de dresser le décompte qui aurait dû être fait par le maître de l'ouvrage, il y a lieu de tenir compte de cette circonstance dans la répartition des frais (X). — Taxation des honoraires d'experts. — Incompétence du conseil de préfecture pour faire directement ce règlement ; arrêté annulé ; renvoi des parties devant le conseil de préfecture (X). — Intérêts. — Lorsque le conseil d'Etat établit : d'une part, le décompte des sommes dues à un entrepreneur, et, d'autre part, les sommes dues par celui-ci pour malfaçons, les intérêts réclamés par l'entrepreneur doivent-ils lui

Digitized by Google

être alloués sur la totalité du solde de son décompte ou seulement sur la somme lui restant due après déduction de l'indemnité pour malfaçons? — Res. dans ce dernier sens (XI). — Malfaçons. — Réception provisoire; prise de possession. — La réception provisoire, même sans réserves, et la prise de possession ne rendent pas le maître de l'ouvrage non recevable à poursuivre la demande d'indemnité pour malfaçons dont il a antérieurement saisi le conseil de préfecture (V). — Malfaçons entraînant une diminution de la solidité de l'édifice; fixation de l'indemnité (V). — Matériel et matériaux approvisionnés indiqués dans un inventaire accepté par l'entrepreneur; absence d'obligation pour la Ville de reprendre la totalité du matériel et des matériaux approvisionnés; détérioration des objets non inventoriés laissée à la charge de l'entrepreneur (VI). — Procédure. — Conclusions; signification. — Lorsqu'un procès s'élève entre une ville, un entrepreneur et un architecte, l'arrêté du conseil de préfecture n'est pas irrégulier, par cela seul que les conclusions prises par la Ville contre l'architecte n'auraient pas été notifiées à l'entrepreneur. Ce fait ne peut faire grief à l'entrepreneur (II). — Conseil de préfecture. — Audiences multiples. Composition différente. — Lorsqu'une affaire a occupé plusieurs audiences, la circonstance qu'aux dernières audiences le préfet aurait pris la place d'un conseiller appelé à remplacer le secrétaire général comme commissaire du Gouvernement n'est pas de nature à vicier l'arrêté, si, à la première audience où la composition du conseil a été modifiée, les parties ont repris leurs conclusions (III). — Résiliation sans indemnité. — Décidé que le retard dans le paiement des acomptes, les modifications importantes du projet, la remise tardive des plans dus à l'organisation défectueuse du service d'architecture justifiaient la résiliation demandée par l'entrepreneur et l'annulation de la mise en régie prononcée, mais que cependant l'entrepreneur n'avait droit à aucune indemnité à raison de ses propres torts vis-à-vis de la ville (IV). — Sujétion. — Maçonnerie à joints incertains nécessitée pour la bonne exécution d'un travail non prévu; allocation d'une plus-value, bien que cette sujétion n'ait été ordonnée que verbalement par l'inspecteur (VII, 2°). (*C. d'Et.*), 52.

2° *Travaux publics communaux* :

— (1) Ecole. — Décompte. — (*Sieur Bellot.*) — Expertise. — Experts entendus en leurs observations orales par le conseil de préfecture; cube admis, d'après leurs indications, plus élevé que celui proposé dans le rapport écrit : pas d'irrégularité (I). — Rabais. — Le rabais s'applique au prix des travaux supplémentaires rentrant par leur nature dans les prévisions de l'entreprise (IV). — Réception définitive. — Lorsque les travaux sont achevés et que la commission municipale les a visités, la circonstance que celle-ci exige la réparation de malfaçons de peu d'importance et n'a pas dressé de procès-verbal de sa visite n'est pas de nature à faire modifier la date de la réception provisoire, et par suite de la réception définitive (V). — Sujétion. — Parements vus, commandés par le surveillant général des travaux; plus-value allouée (II); — préparation et pose de pierres de petite dimension offrant des difficultés imprévues; indemnité allouée (III). (*C. d'Et.*), 564.

— (2) Ecole. — Décompte. — Dépenses excédant le devis. — Responsabilité : architecte; entrepreneur. — (*Commune d'Assignan contre sieur Rey.*) — Lorsque l'entrepreneur et l'architecte d'une école ont substitué aux plans et devis approuvés par le conseil municipal un projet comportant une dépense triple de celle prévue, l'entrepreneur n'est pas fondé à réclamer à la commune une dépense supérieure à celle du devis, si le cahier des charges porte qu'aucune modification ne pourra

Digitized by Google

DÉCOMPTES (*suite*) :
être apportée au projet que d'ordre du conseil municipal et du préfet. — Lorsque, par l'effet de cette substitution, la commune s'est trouvée en possession d'un édifice impropre à sa destination, et dont elle ne pourra se servir qu'après d'importants travaux de réfection, la commune peut être autorisée à conserver le solde dû à l'entrepreneur responsable personnellement des malfaçons, l'architecte insolvable et sans domicile connu restant responsable du surplus de la dépense que la commune pourra être obligée d'effectuer. (*C. d'Et.*), 320.
— (3) Eglise. — Décompte. — Entrepreneur. — Addition d'une flèche aux travaux approuvés par l'autorité supérieure. — Dépassement des dépenses prévues. — (*Sieur Larcher.*) — Travaux supplémentaires. — Responsabilité. — L'entrepreneur qui n'a fait qu'obéir aux ordres qui lui étaient donnés par l'architecte, ainsi que le lui prescrivait le cahier des charges, a droit au paiement des travaux imprévus qu'il a exécutés, sauf le recours de la commune contre ceux qui auraient engagé leur responsabilité en commandant lesdits travaux (I). — Procédure. — Arrêté du conseil de préfecture. — Acquiescement. — L'entrepreneur qui a saisi le conseil de préfecture d'une demande tendant à faire condamner la commune au paiement de travaux exécutés à l'église, sur laquelle le conseil de préfecture s'est déclaré incompétent, ne doit pas être considéré comme ayant acquiescé à cet arrêté, par cela seul qu'il a porté sa réclamation devant les tribunaux civils. En conséquence, l'appel est déclaré recevable ; il a été interjeté moins de deux mois après la notification faite par la commune (II). (*C. d'Et.*), 141.
— (4) Chemins vicinaux de grande communication. — Décompte. — Clauses et conditions générales du 16 décembre 1870. — (*Préfet de la Manche contre sieur Fournis.*) — Art. 16 et 14. — Fixation du nombre des ouvriers sur le chantier prétendue exagérée ; non-lieu à indemnité : l'administration a le droit de déterminer le nombre de ces ouvriers (III). — Art. 28. — Force majeure. — Dommages causés par les vents de mer : circonstance non signalée dans le délai. Rejet (V). — Déblais. — Transports. — La substitution du mode de transport nécessitée par la nature du sol ne constitue pas une imprévision susceptible d'ouvrir un droit à indemnité en faveur de l'entrepreneur, alors que celui-ci a pu, comme l'y obligeait le devis, se rendre compte de la nature du sol sur lequel devaient s'effectuer les transports (I). — Prix forfaitaire. — Lorsqu'un prix unique est fixé pour les déblais et que l'entrepreneur doit, dans le mois de l'adjudication, formuler ses réclamations sur le cube, la nature des déblais et les distances des transports, sa demande d'indemnité formée après ce délai, à raison de la proposition des déblais rocheux et de leur dureté, est non recevable (II). — Dommages causés à l'entreprise. — Travaux exécutés en été sur l'ordre des agents voyers, et non en hiver, contrairement aux intérêts de l'entrepreneur : indemnité rejetée par application du devis-type (art. 49), qui donne aux agents voyers le droit de prescrire l'ordre et le délai d'exécution (IV). — Intérêts dus par l'entrepreneur sur les sommes indûment reçues par lui, à raison de l'infirmation de l'arrêté en exécution duquel elles ont été versées (VI). — Retards dans la livraison des terrains et du cylindre compresseur : indemnité allouée (III). (*C. d'Et.*), 317.
DELEBARRE (héritiers), 762.
DELHOMME, 224.
DENIER, 566.
DENYS, 468.
DETTES DE L'ETAT. — Déchéance quinquennale. — Qualité pour l'opposer. — Ministre. — Conseil de préfecture. — Incompétence. — (*Sieurs Favreau et Fournier.*) (*C. d'Et.*), 221.
— Propriété privée de l'Etat. — Taxe de pavage. — Déchéance quinquennale. — (*Ville de Paris contre Ministre de la guerre.*) — La dé-

Digitized by Google

chéance quinquennale peut être opposée par l'Etat, pris en qualité de propriétaire riverain d'une voie publique, à la demande de payement d'une taxe de pavage formée par une commune. — Le point de départ de la déchéance doit-il être fixé au 1er janvier de l'année dans laquelle le rôle a été émis, ou au 1er janvier de l'année de l'achèvement des travaux? — Rés. dans ce dernier sens. (*C. d'Et.*), 208.

Digue du réservoir de Bouzey. — Jugement. — (*MM. Denys, Hausser, Holtz et Henry*), 468.

Dommages :

— (1) Chemins de fer. — Remblai. — Affaissement. — Dommages aux propriétés riveraines. — Responsabilité. — Compagnie concessionnaire et département mis hors de cause. — Expertise. — (*Société générale des chemins de fer économiques.*) — Lorsqu'une Compagnie concessionnaire d'un chemin de fer d'intérêt local, actionnée en indemnité à raison des dommages que l'affaissement de sa voie a causés aux terrains riverains, soutient que cet affaissement est dû à l'autorisation donnée aux riverains par le département d'appuyer leurs eaux de submersion sur le remblai du chemin de fer, le département ne peut pas être mis hors de cause. — Expertise ordonnée. (*C. d'Et.*), 46.

— (2) Chemin de fer. — Dommages. Irruption d'eau. — (*Compagnie des chemins de fer départementaux contre sieur Molière.*) — Destruction d'ouvrages hydrauliques appartenant à un usinier, produite par une crue dont les effets désastreux ont été augmentés à raison du dépôt de déblais effectué par une compagnie de chemin de fer sur la berge de la rivière. Responsabilité de la compagnie. — Appréciation du dommage. — Recours en garantie. Compétence. — Lorsque la compagnie concessionnaire a traité avec un tiers pour la construction d'une voie ferrée, le conseil de préfecture est compétent pour connaître de l'action en garantie formée par la compagnie concessionnaire contre son sous-traitant. (*C. d'Et.*), 204.

— (3) Chemin de fer. — Dommages aux usines. — (*Sieur Maistre contre Compagnie du Midi.*) (*C. d'Et.*), 567.

— (4) Dommages aux personnes et aux propriétés. — Canalisation de gaz. — Explosion. — Responsabilité. — Ville de Paris. Compagnie concessionnaire. — Explosions de gaz résultant d'une fuite dans la canalisation d'eau établie par la Ville de Paris : responsabilité de la Ville à l'exclusion de la Compagnie concessionnaire du gaz. — (*Compagnie parisienne du Gaz contre Ville de Paris et sieur Vincent.*) (*C. d'Et.*), 134.

— (5) Dommages aux personnes. — Chemin vicinal exhaussé. — Chute d'un homme. — Demande en indemnité contre une commune. — Recours en garantie contre une compagnie de chemin de fer qui a dévié une rivière. — Procédure. — Expertise. — (*Compagnie de Lyon contre héritiers Quinson.*) — Responsabilité. — Recours en garantie. — En présence d'un accident mortel imputable au mauvais état d'un chemin, la veuve et les fils de la victime sont fondés à réclamer des indemnités à la commune dans la voirie de laquelle se trouve placé le chemin dont s'agit (II). Mais, si une Compagnie de chemin de fer, en exécutant des travaux dans le voisinage de ce chemin, a dévié une rivière dont les affouillements ont été la cause déterminante de l'accident, la commune est fondée à demander que la dite Compagnie la garantisse contre les conséquences de la responsabilité qui lui incombe. Dans l'espèce cette garantie a été fixée à la moitié des condamnations prononcées (III). Intérêts. — Dans le cas où un arrêté du conseil de préfecture est infirmé en appel, la partie qui a poursuivi à ses risques et périls l'exécution dudit arrêté doit être condamnée à restituer non seulement le montant des sommes indûment payées, mais aussi les intérêts desdites sommes à partir du jour de leur paiement. Expertise. — Loi du 22 juillet 1889. — Questions transitoires. — Le conseil de préfecture, depuis la promul-

Digitized by Google

DOMMAGES (*suite*) :

gation de la loi du 22 juillet 1889, ne peut ordonner une tierce-expertise en présence du désaccord partiel des experts, alors même que le conseil d'Etat lui aurait renvoyé l'affaire à cette fin, cette mesure d'instruction ayant été supprimée par ladite loi. Mais le conseil d'Etat, n'étant saisi d'aucune demande d'expertise nouvelle, peut évoquer l'affaire en statuant au fond (1). (*C. d'Et.*), 146.

— (6) Demandeur débouté. — Procédure. — Conseil de préfecture. — Dépens. — Frais. — Expertise. Solidarité. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Quentin.*) — Lorsqu'un demandeur est débouté de sa demande en dommages-intérêts contre l'Etat, celui-ci ne peut être condamné à aucune indemnité. — Lorsque, dans une instance contre l'Etat, un particulier est débouté de sa demande, il doit seul supporter les dépens de l'instance, et l'Etat, n'ayant pas exposé de frais, ne peut être condamné solidairement aux dépens avec la partie qui succombe, mais l'Etat et le particulier peuvent être condamnés solidairement au paiement des frais d'expertise. (*C. d'Et.*), 220.

— (7) Occupation temporaire. — (*Sieur Redon contre sieur Nigoul et autres.*) — Pour calculer l'indemnité pour privation de jouissance due au propriétaire d'un terrain occupé, on doit considérer comme occupée toute la surface de terrain dont l'entrepreneur a pris possession et qui n'a été remise à la disposition du propriétaire qu'après la fin des travaux, — et non pas seulement les parcelles qui ont été clôturées par l'entrepreneur. — Durée de l'occupation. — Lorsque les plans et projets dressés avant l'occupation ne sont pas suffisants pour permettre d'apprécier les dommages et lorsqu'il y a désaccord entre les experts sur l'état des lieux, le propriétaire du terrain occupé est fondé à refuser d'en prendre possession jusqu'à ce que le tiers-expert ait procédé à ses vérifications. — En conséquence, la fin de l'occupation doit être fixée seulement à la date de la tierce-expertise. — Frais du procès-verbal de constat et des opérations de bornage mis à la charge de l'entrepreneur, l'occupation ayant eu lieu dans son seul intérêt. Intérêts. — Les intérêts ne peuvent être alloués du jour de la privation de jouissance en même temps qu'une indemnité pour cette privation de jouissance : elle ferait double emploi. (*C. d'Et.*), 222.

— (8) Rupture d'un barrage due à une crue exceptionnelle, constituant un cas de force majeure, et non à des travaux exécutés par une compagnie de chemin de fer. — Pas d'indemnité due par cette dernière. — (*Société des chemins de fer départementaux contre Syndicat du canal de Rochebonne et autres.* (*C. d'Et.*), 234.

— (9) Défaut d'entretien d'un canal. — Perte de récoltes. — Fermiers. — Qualité pour agir en leur nom. — Responsabilité des concessionnaires. — Chose jugée. — (*Consorts Foureau contre sieur de Dreux-Brézé.*) — Dommages causés à des propriétés par le défaut d'entretien d'un canal : condamnation des concessionnaires à payer des indemnités pour perte de récoltes et dépréciation des prairies antérieurement à la mise sous séquestre du canal. Qualité pour réclamer. — Un propriétaire a qualité pour réclamer la réparation du trouble apporté à la jouissance de ses fermiers. Il est responsable vis-à-vis de ses fermiers du trouble apporté à leur jouissance. Exception de chose jugée tirée d'un jugement rendu par un tribunal civil. Rejet : les deux instances n'avaient pas le même objet. Intérêts alloués du jour de la demande. (*C. d'Et.*), 235.

— (10) Réservoir d'alimentation d'un canal. — Envahissement des caves du requérant par suite des infiltrations provenant d'un réservoir. — Indemnité allouée. — (*Sieur Clatteaux.*) — Procédure. — Conseil de préfecture. — Conclusions, analyse, visa. — Un conseil de préfecture ne peut pas

Digitized by Google

se borner à viser, sans les analyser, des conclusions déposées à la suite d'une expertise. — Arrêté annulé pour vice de forme. (*C. d'Et.*), 381.

— (11) Mines. — Arrêté préfectoral. — Périmètre interdit à raison du voisinage d'un chemin de fer. — Compagnie concessionnaire. — Droit à indemnité. — Redevances tréfoncières. — (*Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée contre sieurs Neyret, Thiollière, Merlat et autres.*) — Fixation de l'indemnité. — Pour établir le chiffre de l'indemnité due, le conseil de préfecture a pu rechercher la consistance du gîte minéral dans le périmètre interdit, grâce aux travaux d'exploration déjà faits, mais c'est à tort qu'il a prévu l'éventualité de la levée de l'interdiction : l'importance des frais que nécessiterait la reprise de l'exploitation rendrait l'opération trop onéreuse (1re esp. ; — 2e esp.). — Il n'y a pas lieu d'allouer d'indemnité à raison du préjudice causé, dans le périmètre non interdit, par l'augmentation du prix de revient du charbon et les difficultés du mélange des charbons de diverses qualités, alors que ces difficultés sont le résultat de conventions privées destinées à assurer une division de l'exploitation entre les divers concessionnaires d'une mine. — Lorsque certains travaux d'exploitation sont devenus inutiles par suite de l'interdiction prononcée, ce fait ouvre un droit à une indemnité (1re esp.). — Droit à indemnité. Question transitoire. Loi du 27 juillet 1880. — En présence d'un arrêté par lequel le préfet, antérieurement à la loi du 27 juillet 1880, interdit, jusqu'à ce qu'il en soit autrement ordonné, l'exploitation d'une partie de concession minière en vue de protéger un tunnel dépendant d'une voie ferrée, les concessionnaires de la mine, aussi bien que les propriétaires de la surface, sont fondés à demander à la compagnie exploitante la réparation du dommage résultant soit de l'interdiction d'extraire les produits de la mine, soit de la suppression des redevances tréfoncières auxquelles ils auraient eu droit si la mine avait continué à être exploitée (2e, 3e et 4e esp.). — Pour apprécier l'indemnité due, on doit prendre en considération la différence entre la valeur vénale du tréfonds au moment de l'interdiction, et celle qu'il a conservée depuis. — Appréciation des divers éléments de l'indemnité : nombre, puissance des couches de houille contenues dans le massif interdit, et restitution à l'exploitation d'une partie importante du périmètre (Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée contre consorts Thiollière, 3e esp. ; — Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée contre consorts Merlat, 4e esp.). — Ayant droit à l'indemnité. — La question de savoir dans quelle mesure chaque partie a droit à une indemnité allouée ne peut être soulevée par le débiteur de cette indemnité lorsque les divers ayants droit sont parties dans l'instance directement ou comme intervenants (2e esp.). — Le débiteur de l'indemnité ne saurait soutenir qu'elle n'est pas due à raison de certaines parcelles dont les réclamants auraient aliéné le tréfonds en même temps que la surface, s'il ne justifie pas son allégation (2e esp.). — Intérêts. — Il n'y a lieu d'allouer les intérêts d'une indemnité du jour où ils sont demandés qu'autant que le droit à indemnité existait à cette époque. Si le droit n'est né qu'ultérieurement, les intérêts ne sont dus que du jour où ils sont demandés à nouveau (1re et 2e esp.). — Les intérêts ne sont pas dus à partir de l'arrêté d'interdiction, mais seulement du jour de la demande en justice (3e esp.). — Intérêts des intérêts. — Lorsque la capitalisation des intérêts est demandée dans les termes de l'article 1154, elle ne peut être refusée par le seul motif que le retard dans la solution du litige est imputable au demandeur qui aurait soulevé une exception d'incompétence dont il se serait postérieurement désisté (1re esp.). — Exécution des arrêtés. Réformation. Intérêts. — La partie qui a poursuivi l'exécution d'un arrêté ultérieure-

Digitized by Google

DOMMAGES (*suite*) :

ment réformé doit la restitution de la somme reçue en trop, avec intérêts du jour du paiement et intérêts des intérêts dans les termes de l'article 1154 (2e esp.). — Procédure. — Intervention admise d'ayants droit à une redevance tréfoncière d'une mine dont une partie est frappée de l'interdiction d'exploiter (2e esp.). — Qualité pour réclamer. — Société secondaire propriétaire d'une partie des produits d'une mine. L'article 7, § 2, de la loi du 21 avril 1810, aux termes duquel une mine ne peut être vendue par lots, ou partagée, sans une autorisation préalable du Gouvernement donnée dans les mêmes formes que la concession, ne fait pas obstacle à ce que les concessionnaires se partagent comme bon leur semble les produits par des conventions particulières. En conséquence, une société à laquelle une autre société a cédé ses produits a qualité pour demander, en justice, réparation du dommage qui lui a été causé par un arrêté d'interdiction d'exploiter rendu au profit d'une compagnie de chemin de fer traversant sa concession (1re esp.). — Interprétation. — Il n'y a pas lieu d'interpréter une décision qui ne présente aucune ambiguïté (2e esp.) (*C. d'Et.*), 453.

— (12) Rues et places. — Dommages. — (*Ville de Blois.*) — Travaux de nivellement exécutés par une ville ayant eu pour conséquence de placer la maison du requérant en contre-haut de 1m,78. — Indemnité allouée. — Plus-value. — Compensation du dommage avec la plus-value directe résultant pour l'immeuble de l'adoucissement des pentes des rues latérales. Rejet de la demande de compensation formée par la ville avec la plus-value indirecte applicable à l'ensemble des immeubles du quartier qui ont bénéficié des travaux de voirie. (*C. d'Et.*), 570.

— (13) Dommages causés aux riverains d'un chemin par des transports de matériaux. — (*Sieur Lazies.*) — L'établissement par un entrepreneur sur une voie publique d'un chemin de fer destiné, au transport des matériaux nécessaires à la construction d'un ouvrage public, ayant causé aux riverains une gêne dans la jouissance de leurs immeubles, une indemnité est allouée. — Procédure. — Avertissement du jour de l'audience notifié après cette audience : violation de l'article 44 de la loi du 22 juillet 1889 : arrêté annulé pour vice de forme : évocation. (*C. d'Et.*), 571.

— (14) Construction des rampes d'accès du pont de Tolbiac. — (*Sieur Navet contre ville de Paris*). Décidé que les accès de l'immeuble du requérant n'avaient point été modifiés d'une manière préjudiciable par la construction d'une rampe d'accès d'un pont et le rétrécissement de la voie riveraine ; l'immeuble est situé à 17 mètres de distance de la rampe, son seuil n'est en contre-bas que de 9m,39, et la rue a plus de 10 mètres de largeur. — Un industriel qui a été autorisé par l'Etat à utiliser à titre précaire la berge d'un fleuve pour le transport des bois de charpente, objet de son commerce, n'est pas fondé à demander une indemnité contre la ville qui a participé pécuniairement à l'exécution des travaux qui ont amené la révocation de cette autorisation. — Procédure. — Conseil de préfecture. — Tierce-expertise ordonnée postérieurement à la loi du 22 juillet 1889, qui a supprimé cette mesure d'instruction. Irrégularité. — Arrêté annulé. — Décision au fond, le requérant ne demandant devant le conseil d'Etat une expertise que subsidiairement, au cas où l'instruction ne permettrait pas de statuer immédiatement, et les pièces versées au dossier étant insuffisantes. (*C. d'Et.*), 904.

— (15) Procédure. — (*Commune de Rosey et autres.*) — Conseil de préfecture — Dépens mis à la charge d'une partie en dehors de toute condamnation principale. — Lorsque, sur une demande d'indemnité formée contre une commune pour dommages résultant de l'exécution de travaux publics, le conseil de préfecture, tout en reconnaissant que les

Digitized by Google

mauvaises conditions de l'immeuble ont été aggravées par l'exécution des travaux, n'alloue aucune indemnité au propriétaire, peut néanmoins condamner la commune au paiement de tous les frais de l'instance (*Commune de Rosey*, 1re esp.). — Conseil d'État. — Requête non motivée. — Requête présentée au nom d'une commune par le maire, ne contenant aucun motif et se référant à des délibérations du conseil municipal, lesquelles ne renferment également l'énoncé d'aucun moyen : non-recevabilité (*Commune de Plessis-Grammoire*, 2e esp.). — Arrêté préparatoire. Recours contre un arrêté du conseil de préfecture renvoyant à une expertise les divers chefs d'une réclamation, en réservant les droits, moyens et exceptions des parties. Non-recevabilité : cet arrêté est purement préparatoire (*Commune de Léoville*, 3e esp.). (*C. d'Et.*), 909.

DOURRIEUX, 152.

DREUX-BREZE, 235.

DUCHON-DORIS, 679.

E

Eau. — Egouts. — Contamination des eaux. — Réclamation d'un propriétaire non riverain. — Action non recevable. — (*Sieur Crespel-Tilloy contre commune de Loos*). — Le propriétaire qui, par suite d'une convention avec un voisin, reçoit les eaux de celui-ci, n'a pas une action directe en dommages-intérêts contre une ville qui a contaminé ces eaux par suite du déversement de ses eaux d'égout. — En conséquence, ce propriétaire ne peut se plaindre que le conseil de préfecture lui ait alloué une indemnité insuffisante et ait mis à sa charge tous les frais d'expertise. — Mais, à défaut d'appel incident par la Ville, la condamnation prononcée à tort contre elle doit être maintenue. (*C. d'Et.*), 45.

— V. Compagnie.

Egout. V. Paris.

Entrepreneur. — Construction d'un presbytère. — Travaux exécutés différents de ceux prévus au devis. — Rabais d'adjudication. — (*Fabrique de la commune de la Forêt-Fouesnant.*) — Travaux exécutés différents de ceux prévus au devis. — Le prix de ces travaux est dû à l'entrepreneur, alors que les nouveaux plans et devis lui ont été remis d'accord avec le conseil de fabrique par l'architecte et que c'est sur les ordres de celui-ci que l'entrepreneur a exécuté les modifications résultant du nouveau devis, ainsi que d'autres travaux imprévus dont l'utilité a été reconnue. Prix nouveau. — Rabais d'adjudication. — Le rabais doit être appliqué au prix des travaux imprévus, alors qu'en fait les prix fixés pour ces travaux ont été établis de façon à supporter le rabais de l'entreprise, tout en restant suffisamment rémunérateurs. (*C. d'Et.*), 750.

— Marché. — Demande de résiliation. — Cahier des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Sieur Perrot*). — Art. 33. — Résiliation. Augmentation non justifiée d'un sixième, sur les estimations du devis, sans rabais; non-lieu à résiliation pour renchérissement de la main-d'œuvre, alors que les dépenses effectives des travaux exécutés après la demande en résiliation n'ont pas été inférieures de moins d'un sixième aux estimations, telles qu'elles ressortent, sans tenir compte du rabais d'adjudication de l'application du prix du bordereau primitif et de ceux du bordereau supplémentaire établi pour des fournitures qui ont remplacé celles prévues au devis. — Production de pièces demandées. Rejet : les unes sont jointes au dossier et les autres ne sont pas utiles au jugement de l'affaire. (*C. d'Et.*), 745.

— V. Architecte.

Etang. V. Cours d'eau.

EWAL, 143.

Expertise. — Procédure. — Conseil de préfecture. — Expertise. — (*Sieur Coignet. — Sieur Pitoiset.*) — Honoraires d'expert. Règlement. Compétence. Opposition. — Le conseil de préfecture n'est pas compétent pour fixer en audience publique et par une disposition de son arrêté sur le fond les honoraires d'un expert. — Il n'appartient qu'au vice-

Digitized by Google

Expertise (*suite*) :
président du conseil de les taxer. — L'arrêté par lequel le conseil de préfecture rejette l'opposition formée contre un précédent arrêté réglant incompétemment les honoraires d'un expert doit être annulé par voie de conséquence de l'annulation dudit arrêté (Coignet, 1re esp.). — Expertise prétendue incomplète; rejet: dans l'espèce, l'expert unique choisi d'un commun accord a accompli sa mission dans les termes de sa nomination; il a fait tous les métrages et dressé le décompte général de l'entreprise, l'entrepreneur a d'ailleurs assisté aux opérations sans formuler de réserve (Pitoiset, 2e esp.). (*C. d'Et.*), 312.

Expropriation. — 1° Pourvoi. — Partie décédée. — Représentants légaux. — Notification. — 2° Femme mariée. — Régime de la communauté. — Domicile commun. — Copie unique. — 3° Jury. — Liste annuelle. — Conseil général. — Session ordinaire. — Durée stricte. — 4° Jury incompétent. — Nullité. — Ordre public. — (*Dame Thomas.*) — C'est la notification du pourvoi qui engage l'instance devant la cour de cassation. En conséquence, aucune nullité ne peut résulter de ce que le pourvoi, lors de sa formation, a été dirigé contre une personne décédée, si cette notification a été faite aux représentants légaux de cette personne. — 2° Lorsque l'indemnité pour expropriation est due à une femme mariée sous le régime de la communauté, la notification du pourvoi faite aux époux, avec remise d'une seule copie au domicile commun, satisfait au vœu de la loi. — 3° La liste dressée annuellement par le conseil général, et sur laquelle le tribunal doit choisir le jury spécial chargé de régler les indemnités en matière de chemins vicinaux, n'a d'existence que jusqu'à son renouvellement par le conseil général dans sa session ordinaire de l'année suivante. — 4° Les nullités résultant de la violation des règles relatives à la durée de la compétence du jury sont d'ordre public, ne sont pas couvertes par la comparution des parties et peuvent être proposées pour la première fois devant la cour de cassation. (*C. de cass.*), 150.
— Vérification des pièces transmises à l'appui de la demande. — (*Société de produits chimiques de l'Estaque.*) — Avant de rendre son jugement ordonnant l'expropriation, le tribunal doit vérifier si toutes les formalités de la loi ont été accomplies, et le constater. (*C. de cass.*), 683.

F

FAVREAU, 221.
FAVRIL, 212.
Fleurs (Ville de), 322.
Forêt-Fouesnant (Fabrique de la commune de), 750.
FOUREAU (Consorts), 235.
FOURNIER, 221.
FOURNIS, 317.
Frais de justice et de poursuites. (*Circ.*), 242.
FRASQUE, 227.

G

GALURET père, 676.
GARABIOL, 230.
GILOTTE, 378.
GIRARD, 131.
GOUJET, 681.
GROSBOST, 314.
GROSJEAN, 906.
GROSSIEUX frères et Cie, 677.

H

HADJ MOURAD LEHAELI, 673.
HAUSSER, 468.
HENRY, 468.
HOLTZ, 468.

J

JEANNOT, 846.

L

LAMOTTE, 331.
LANGLADE, 52.
LARCHER, 141.
LATOUR-DEJEAN (de), 231.

Digitized by Google

LAZIES, 571.
Loos (Commune de), 45.

M

MAISTRE, 567.
Maître de Port. V. Officier.
MERLAT, 453.
Ministre de l'agriculture, 380. V. Pêche.
— de la guerre, 208.
— des travaux publics, 220, 237, 751.
MOLIERE, 204.
Montelimar (Ville de), 566.
Moulin. V. Cours d'eau non navigables.

N

NAVET, 904.
NEYRET, 453.
NIGOUL et autres, 222.
NOUTEAU et Robert, 135.

O

Occupation temporaire :
— (1) Occupation temporaire. — (*Compagnie du Midi contre sieur de Latour-Dejean.*). — Dépréciation générale d'un domaine, résultant de l'exploitation d'une sablière. Indemnité précédemment accordée : allocation d'une nouvelle indemnité, calculée sur d'autres bases, à raison de l'extension donnée à cette sablière (IV). — Intérêts. — Non-lieu à allouer les intérêts d'une somme qui n'est que le total d'intérêts compensatoires accordée à titre d'indemnité (V). — Non-lieu à allouer les intérêts d'une indemnité, accordée pour aggravation de la dépréciation générale d'une propriété, à compter d'une demande antérieure à l'époque à laquelle cette aggravation s'est manifestée (V). — Parcelles rendues impropres à la culture : allocation d'une indemnité égale à leur valeur totale (I). — Passage des bestiaux concentré, par suite de l'occupation temporaire, sur une bande de terrain très étroite, dont la récolte a été perdue : allocation d'une indemnité (III). — Privation de jouissance et pertes de récoltes. — Allocation à titre d'indemnité des intérêts à 5 0/0, pendant la durée de l'occupation, de la somme représentant la valeur des parcelles occupées (II). (*C. d'Et.*), 231.
— (2) Formalités préalables. — Loi du 29 décembre 1892. — (*Ministre des travaux publics contre Société des Marais de Vix, de Maillé, de Maillezais et de Doix.*). — Lorsque le propriétaire d'un terrain, que l'État voulait occuper temporairement, s'est rendu à la convocation qui lui a été adressée conformément à l'article 5 de la loi du 29 décembre 1892, pour faire reconnaître l'état des lieux à occuper, ses réserves contre les constatations qui pourraient être faites constituent un désaccord nécessitant l'intervention du conseil de préfecture ; c'est donc à tort que celui-ci déclare irrégulière la nomination d'un expert faite par son vice-président, à l'effet de procéder à la constatation de l'état des lieux avant l'occupation et renvoie l'administration à faire dresser un constat des lieux contradictoirement avec un représentant de la société propriétaire du terrain, ledit représentant désigné d'office par le maire. (*C. d'Et.*), 751.
— (3) Indemnité. — Règlement. — Législation applicable. — Extractions de matériaux effectués antérieurement à la promulgation de la loi du 29 décembre 1892. — Règlement postérieur. — Intérêts. Exécution de l'arrêté non poursuivi. — Indemnité réduite en appel. — Dépôt à la caisse des consignations. — (*Dame veuve Chirat.*) — L'indemnité due par un entrepreneur à raison d'extraction de matériaux doit être réglée d'après les dispositions de la loi en vigueur au moment où les extractions ont été effectuées et non point par application d'une nouvelle législation en vigueur au moment du règlement de l'indemnité. — Calcul de l'indemnité. — Décidé que l'indemnité ne devait pas être appréciée d'après le montant des dépenses nécessaires pour remettre le terrain en état, dépenses qui seraient supérieures au prix de la propriété. — Inté-

Digitized by Google

Occupation temporaire (*suite*) :
rêts. — Lorsqu'un entrepreneur condamné au paiement d'une indemnité par le conseil de préfecture a versé avant toute poursuite le montant de cette indemnité à la caisse des dépôts et consignations, il n'est pas fondé à réclamer les intérêts de la somme qu'il a versée en trop par suite de la réduction, prononcée en appel, de l'indemnité. (*C. d'Et.*), 901.
— V. Dommage.
Officier et maître de port. — Décret du 8 décembre 1896 modifiant les conditions d'admission aux emplois d'officier et de maître de port. (*Circ.*), 161.
Offres de concours. — (*Ville de Flers contre sieurs Coulombe, Amiard et Chauffray.*) — Lorsque des particuliers ont promis de concourir à l'exécution de travaux publics, sous la condition que lesdits travaux seraient achevés dans un délai déterminé, la commune n'est pas fondée à réclamer le paiement des sommes promises, si les travaux n'ont été achevés que plus de six ans après le délai fixé par les souscripteurs. (*C. d'Et.*), 322.
OSWALD, Jacob, Charles, 674.

P

Paris (Ville de). — Hygiène publique. — Cabinets d'aisances. — Tout à l'égout. — Mesures d'exécution. — Pouvoirs du préfet de la Seine. — (*Sieur Boucher d'Argis.*) — L'article 2 de la loi du 10 juillet 1894 ayant prescrit que les propriétaires des immeubles situés dans les rues pourvues d'un égout public seraient tenus d'écouler souterrainement et directement à l'égout les matières solides et liquides des cabinets d'aisances de ces immeubles, le préfet de la Seine, agissant dans l'intérêt de la salubrité publique, peut prescrire l'emploi de chasses d'eau suffisantes pour assurer l'évacuation à l'égout des matières de vidanges et des eaux ménagères, empêcher toute communication entre l'atmosphère de l'égout public et celle des immeubles riverains, en tenant compte de ce que l'égout reçoit aussi les eaux pluviales et ménagères, défendre la projection à l'égout de tout autre corps solide que ces matières de vidange et ordonner la désinfection des fosses supprimées. — Mais il ne lui appartient pas de suppléer au silence de la loi du 10 juillet 1894, en édictant, sans renvoi du législateur, un véritable règlement d'administration publique, à l'effet notamment de fixer uniformément le nombre des cabinets d'aisances qui devront être établis dans tout immeuble à construire, d'imposer l'usage des eaux de la ville à ceux qui en auraient à leur disposition, de prescrire l'emploi de systèmes d'appareils déterminés d'avance ou soumis à une approbation préalable, d'ordonner le comblement des fosses après leur désinfection et d'interdire l'emploi de matériaux autres que ceux indiqués ou admis ultérieurement par l'administration. (*C. d'Et.*), 325.
— 134, 208, 762, 904.
— V. Dommage.
Pêche. — Décret du 7 novembre 1896, plaçant dans les attributions de l'Administration des Forêts le service de la pisciculture, ainsi que la surveillance de la pêche dans les cours d'eau non navigables ni flottables et dans les cours d'eau navigables et flottables non canalisés. — (*Circ.*), 159.
— Transfert d'une partie du service de la pêche au ministère de l'agriculture. (*Circ.*), 238.
— Récidive. — Fausse application de l'article 7 de la loi du 31 mai 1865. — (*Sieur Oswald, Jacob-Charles*). — Doit être annulé, pour fausse application de l'article 7 de la loi du 31 mai 1865, l'arrêt qui prononce contre un prévenu la peine de l'emprisonnement pour deux délits de pêche fluviale, prévus par les articles 5 de la loi du 15 avril 1829 et 15 du décret du 10 août 1875 et punis, aux termes de l'article 69 de la loi de 1829, même en cas de récidive, de l'amende seulement. (*C. de cass.*), 674.

Digitized by Google

PENSIONS. — Ingénieurs des Ponts et Chaussées. — Retenues pour le service des pensions civiles. — Décision rapportant la circulaire du 22 avril 1896. (*Circ.*), 167.
— Agents en non-activité. — Retenues pour le service des pensions civiles. (*Circ.*), 768.
PERROT, 745.
PERSONNEL. — Ingénieurs : 93, 179, 263, 341, 421, 499, 597, 700, 779, 861, 948, 989.
— Conducteurs : 96, 187, 267, 345, 426, 509, 601, 704, 783, 865, 955, 994.
— V. Commerce, Congé, Pension, Retenue du premier douzième, Retraite, Traitement.
PÉZILLA-LA-RIVIÈRE (Fabrique de), 143.
PITOISET, 312.
PLANTATIONS. V. Routes.
PONTARLIER (Ville de), 227.
PORTS. — Organisation du contrôle des voies ferrées des quais des ports maritimes ou fluviaux. (*Circ.*), 577.
PRÉFET de la Manche, 317.
PRUD'HOMMES. — Etat. — Compétence. — (*Sieurs Jeannot et Cabassut*). — L'Etat, n'étant pas marchand-fabricant, ne saurait être justiciable du conseil des prud'hommes, lorsqu'une contestation s'élève entre lui et des ouvriers employés à des travaux exécutés en régie. (*C. de Cass.*), 846.

Q

QUENTIN, 220.
QUINSON (héritiers), 146.

R

REDON, 222.
RÉIMPUTATION. V. Certificat.
REPRODUCTIONS et réductions de dessins, cartes ou plans. (*Circ.*), 243.
RETENUE du premier douzième. — Application de l'article 28 de la loi du 29 mars 1897. (*Circ.*), 851.
RETRAITE. — Maintien en activité après l'admission à la retraite. (*Circ.*), 764.
REY, 320.
RIANT (Sieur et dame), 753.
RICOUD, 230.
RIVALLIER, 374.
ROBERT, 135.
ROSEY (Commune de), 909.
ROUTES NATIONALES :
— (1) Routes nationales. — Alignement. — Réparation à une maison riveraine ; travaux vérifiés et considérés comme exécutés dans les limites de l'autorisation ; contravention dressée ultérieurement par un ingénieur qui n'avait pas été témoin des faits ; procès-verbal n'ayant que la valeur d'un renseignement et contredit par les pièces du dossier ; relaxe. — (*Ministre des travaux publics contre sieur You.*) (*C. d'Et.*), 237.
— (2) Procédure. — (*Sieur Savard.*) — Conseil de préfecture. — Qualité pour se pourvoir. — Recours déposé par l'avocat du contrevenant devant le conseil de préfecture sans justification d'aucun mandat : non-recevabilité. — Arrêté par défaut. — Conclusions présentées à l'audience. — Doit être considéré comme rendu par défaut l'arrêté statuant sur un procès-verbal de contravention de grande voirie dûment notifié, si le contrevenant n'a pas présenté de défenses écrites dans le délai à lui imparti : le conseil de préfecture s'est, avec raison, refusé de faire état de conclusions écrites déposées seulement à l'audience à fin de sursis, après l'appel de la cause (Savard, 2e esp.). — Arrêté par défaut déféré au conseil d'Etat avant l'expiration du délai d'un mois ouvert à la partie à dater de la notification pour y faire opposition : non-recevabilité (*C. d'Et.*), 323.
— Rechargements, relevés-à-bout et convertissements. — Instructions. (*Circ.*), 333.
— Plantations. — Envoi d'une Instruction et d'un modèle de devis. (*Circ.*), 384.
— Entretien. — Nouvelles formules de décomposition des dépenses d'entretien, de projet de budget et de feuille de travail des cantonniers. — Instructions. (*Circ.*), 912.
RUES ET PLACES. V. Dommage.

Digitized by Google

S

SAVARD, 323.
Société des Marais de Vix, de Maillé, de Mallezais et de Doix, 751.
— Des produits chimiques d'Estaque, 683.
SORIN, 314.
SULTANA BENISTI, veuve Eliaou Kanoui, 673.
Syndicat. — Syndicat forcé créé par ordonnance royale, antérieurement à la loi du 21 juin 1865. — Arrêté préfectoral. — Recours pour excès de pouvoir. — (*Sieur Banizette et autres*). — L'arrêté par lequel le préfet nomme les membres de la commission administrative d'un syndicat forcé, en exécution d'une ordonnance royale qui, antérieurement à la loi du 21 juin 1865, a créé le syndicat, n'est pas entaché d'excès de pouvoir. — La loi du 21 juin 1865 n'a pas eu pour effet de supprimer les associations instituées antérieurement à sa promulgation, et dès lors les requérants ne sont pas fondés à soutenir que l'autorité préfectorale devait provoquer la constitution d'une association libre ou autorisée dans les termes de cette loi. (*C. d'Et.*), 206.
— Du canal de Rochebonne, 234.

T

TACHÉ, fils, 684.
THIOLLIERE, 453.
THOMAS (Dame), 150.
Trains ouvriers. V. Chemins de fer.
Traitement. — Payement des traitements le dernier jour du mois. (*Circ.*), 158.
Tramway. V. Chemin de fer.
Travaux publics. V. Dommage.
TREBOUET, 670.

V

Vallauris (Commune de), 329.
Vélocipèdes. — Réglementation de la circulation des vélocipèdes. — Envoi d'un projet d'arrêté préfectoral. (*Circ.*), 585.
— Usage du vélocipède dans les services des travaux publics. (*Circ.*), 847.
— Interdiction de la circulation des chevaux et voitures sur les pistes réservées aux vélocipèdes. (*Circ.*), 911.
VERGÈS, 380.
VERGNIOUX, 747.
VINCENT, 134.
Voies ferrées. V. Ports.
Voirie :
— (1) 1° Arrêté municipal. — Sursis accordé à tort pour la démolition. 2° Arrêté ordonnant la démolition. — Expertise ordonnée par la juridiction civile. — (*Sieur Hadj Mourad Lehaëli et Sultana Benisti, veuve Eliaou Kanoui.*) — 1° Commet un excès de pouvoir et viole l'article 161 du Code d'instruction criminelle le tribunal qui, sur appel du prévenu, condamné en simple police pour inobservation d'un arrêté municipal, ordonnant la démolition de sa maison, maintient l'amende prononcée par le premier juge et accorde un sursis pour la démolition prescrite. Néanmoins ce moyen de cassation ne saurait être utilement présenté par le condamné, qui ne peut invoquer, comme lui faisant grief, le sursis qui lui a été accordé; 2° Le tribunal correctionnel ne peut se refuser à donner à un arrêté municipal régulièrement pris et ordonnant une démolition, la sanction de l'article 471, n° 5, alors même que cet arrêté entraverait une expertise ordonnée par la juridiction civile à l'occasion de difficultés pendantes entre l'inculpé et la ville. (*C. de cass.*), 673.
— (2) 1° Arrêté municipal. — Mur menaçant ruine. — Notification. — Rapport d'expert. — Mur non contigu à la voie publique. — Arrêté municipal prescrivant des travaux de réparation. — *Sieur Canazzi et demoiselle Casanova.*) — 1° L'arrêté municipal qui prescrit de faire procéder dans un délai déterminé aux réparations que comporte l'état d'une maison dont certaines parties menacent ruine et compromettent la sécurité du passage sur la voie publique est obligatoire par l'effet d'une simple notification au propriétaire inté-

Digitized by Google

ressé. — Aucun texte de loi ne prescrit la notification du rapport d'expert constatant l'état de la maison. — 2° Il n'est pas indispensable, pour motiver légalement l'arrêté municipal qui enjoint de réparer un mur qui menace ruine, que le mur dont il s'agit soit immédiatement contigu à la voie publique. Il suffit que la chute de ce mur mette en péril la sûreté des passants. (*C. de cass.*), 153.

— (3) Edit de 1607. — Autorisation de construire. — (*Sieur Dourrieux.*) — Aux termes de l'édit de 1607 aucune construction ou réparation de bâtiments ne peut être entreprise sur les rues sans la permission écrite et préalable du maire. Doit être annulé, par suite, le jugement du tribunal de simple police qui, pour acquitter un individu prévenu de contravention à cette disposition légale, se fonde sur ce que celui-ci aurait obtenu une autorisation verbale. (*C. de cass.*), 152.

— (4) Autorisation de reconstruire. — I. Cassation. — Pourvoi. — Délai. — II. Voirie. — Travaux exécutés sans autorisation écrite. — III. Cassation. — Effets de la cassation. — Partie acquittée. — (*Sieur Trébouet*). — I. Le délai de trois jours francs pour le pourvoi en cassation ne comprend ni le jour de la prononciation du jugement, ni le dernier des trois jours qui ont suivi cette prononciation. — II. L'avis donné par un maire à un propriétaire de la nécessité de prendre des mesures pour éviter les dangers que présente un mur menaçant ruine ne saurait équivaloir à l'octroi de l'autorisation écrite exigée pour la reconstruction. — III. L'article 409 du Code d'instruction criminelle, d'après lequel le pourvoi ne peut préjudicier à la partie acquittée, est inapplicable en cas de jugement rendu en matière de simple police. (*C. de cass.*), 670.

Y

YOU, 237.

FIN DE LA TABLE DES LOIS ET DÉCRETS, ETC.

Digitized by Google

TROISIÈME TABLE.

LÉGISLATION ET STATISTIQUE ÉTRANGÈRES.

INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages
Allemagne (Empire d'). — Résultats généraux de l'exploitation des chemins de fer pendant les exercices 1895-1896 et 1894-1895	940
Australie méridionale. — Résultats généraux de l'exploitation des chemins de fer pendant les exercices 1895-1896 et 1894-1895	982
Autriche-Hongrie. — Résultats généraux de l'exploitation des chemins de fer pendant les années 1895 et 1894	777
Belgique. — Résultats de l'exploitation du réseau des chemins de fer d'intérêt général en 1894 et 1893 et du réseau des chemins de fer vicinaux en 1895, 1894 et 1893	416
Canada. — Résultats généraux de l'exploitation des chemins de fer pendant les exercices 1893-1894 et 1894-1895	691
Colonie du Cap de Bonne-Espérance. — Résultats généraux de l'exploitation des chemins de fer de l'Etat pendant les années 1895 et 1894	587
Ceylan. — Résultats généraux de l'exploitation des chemins de fer pendant les années 1895 et 1894	856
Finlande. — Résultats généraux de l'exploitation du réseau des chemins de fer de l'Etat en 1895 et 1894	945
Inde anglaise. — Résultats généraux de l'exploitation des chemins de fer pendant les années 1895 et 1894	686
Inde néerlandaise. — Résultats de l'exploitation des chemins de fer et des tramways à vapeur en 1895 et 1894	590
Italie. — Loi du 27 décembre 1896 sur les tramways à traction mécanique et les chemins de fer économiques	489
Norvège. — Résultats généraux de l'exploitation des chemins de fer pendant les exercices 1895-1896 et 1894-1895	694
Portugal. — Résultats de l'exploitation des chemins de fer en 1895 et 1894	335
Prusse. — Résultats d'exploitation du réseau des chemins de fer de l'Etat prussien pendant les exercices 1895-1896 et 1894-1895	774
République Argentine. — Résultats généraux de l'exploitation des chemins de fer en 1894	338
— Résultats généraux de l'exploitation des chemins de fer pendant les années 1895 et 1894	985
Roumanie. — Résultats généraux de l'exploitation des chemins de fer de l'Etat pendant les années 1895 et 1894	859

Digitized by Google

INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages
Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande. — Loi du 14 août 1896 ayant pour but de faciliter la construction des chemins de fer légers en Grande-Bretagne.....	68
— I. — Résultats généraux de l'exploitation des chemins de fer pendant les années 1895 et 1894.....	168
— II. — Accidents survenus dans l'exploitation des chemins de fer de 1876 à 1894.....	173
Russie. — Résultats généraux de l'exploitation des chemins de fer en 1894 et 1893.....	594
Suède. — Résultats de l'exploitation des chemins de fer en 1894 et 1893.....	697
Victoria (Colonie de) (Australie). — Loi ayant pour objet d'amender la législation relative aux chemins de fer.	251

UNIVERSITY
LIBRARY
PRINCETON, N.J.

Les Éditeurs-Gérants : P. Vicq-Dunod et Cie.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Princeton University Library
32101 047688625

Digitized by Google

Digitized by Google